فضل العرب في ارتقاء المعارف البحرية

تأليف

إبراهيم محمد الفحام

تقديم ومراجعة

د. علاء الدين رضوان

الكتاب: فضل العرب في ارتقاء المعارف البحرية

الكاتب: إبراهيم محمد الفحام

تقديم ومراجعة : د. علاء الدين رضوان

الطبعة: ٢٠١٨

الناشر: وكالة الصحافة العربية (ناشرون)

٥ ش عبد المنعم سالم – الوحدة العربية – مدكور- الهرم – الجيزة

جمهورية مصر العربية

هاتف : ٣٥٨٢٥٢٩٣ _ ٣٥٨٦٧٥٧٦ _ ٣٥٨٦٧٥٧٥

فاكس : ٣٥٨٧٨٣٧٣

E-mail: news@apatop.comhttp://www.apatop.com

دار الكتب المصرية

فهرسة إثناء النشر

إبراهيم ، محمد الفحام

فضل العرب في ارتقاء المعارف البحرية / إبراهيم محمد الفحام ، تقديم ومراجعة : د.علاء الدين رضوان

– الجيزة – وكالة الصحافة العربية.

١١١ ص، ١٨ سم.

الترقيم الدولى: ٤ – ٨١٥ – ٤٤٦ – ٩٧٧- ٩٧٨

أ – العنوان رقم الإيداع : ١٤٥٢٩ / ٢٠١٨

فضل العرب في ارتقاء المعارف البحرية

وكالة الصحافة العربية
«ناشرون»

بسم الله الرحمن الرحيم

قال تعالى:

"وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ"

سورة النحل " الآية ١٤"

تقديم

رجال اختاروا اقتحام البحر، والولوج في لجته، وجازفوا في الغوص في أعماقه السحيقة، وتحملوا مزاجه المُتقلب وأمواجه العاتية، ولكن أسرار مغامراتهم البحرية دفنت في رمال السواحل البعيدة، وطواها النسيان، وتجاهلها التاريخ؛ كما تعلم منهم العالم كله فنون الملاحة، وأساليب الإبحار، وعلوم الفلك، وتعلموا منهم المبادئ الهندسية لبناء السفن .

بيد أن مناهجهم التعليمية تعرضت للسرقة، وسُجلت باسم الغزاة والقراصنة، وكان البحر بستان الملاحين العرب، وملعبهم، ومؤنسهم، ومدرستهم، وملاذهم. وكان مقبرتهم الأبدية؛ فلقد طبعوا بصماتهم في ذاكرة الطين والماء، ونقشوها على المسطحات البحرية المترامية الأطراف، وهي الآن تنتظر من يكشف الغطاء عنها، ويفك رموزها. وما هذه الصفحات إلا محاولة متواضعة لقراءة السجل التاريخي لفنون الملاحة العربية .

كما حقق العرب مكانة عالمية مُتميزة في المهارات الملاحية المكتسبة بالفطرة. هذا إضافة إلى ما يكتنزونه من مواهب طبيعية، وما يحتفظون به من معارف موروثة، وتفوقوا في فنون وهندسة بناء السفن

الشراعية، وكانوا أول من تعلم ركوب البحر، وخاضوا غمار البحار البعيدة بقواربهم البدائية المصنوعة من البردي المطلي بالقار. وأحرزوا السبق في الاستدلال بالنجوم والكواكب لرسم مساراتهم على المسطحات المائية. ومازالت القبة السماوية تسطع بأسمائها العربية الخالدة؛ كما كانت لهم الريادة في تهذيب وتطوير الإسطرلاب، وابتكروا آلة الكمال "آلة السدس Sextant" واخترعوا البوصلة المغناطيسية، وهم أول من جزءها إلى اثنين وثلاثين جزءًا. وأول من استخدم الساعة المائية في الملاحة، ويعود لهم الفضل في رسم الخرائط الملاحية، وتثبيت الملامح الساحلية، وتوزيع خطوط العرض والطول؛ كما أن العرب هُم أول من عرف الملاحة. فقد وردت في الأكدية مفردة "ملاحو"، وربما كانت تلفظ "ملّاحو". وهي في السومرية – ملاح – وتكتب "ما– لا ح" وتعني بحّار..

وأطلق السومريون على دفة السفينة اصطلاح "سكّان"، وهو دفة السفينة rudder وتلفظ في الأكدية "سكانّو" وفي السومرية "زي – كَان"؛ كما أن هناك دلائل تاريخية موثوقة تشير إلى أن العرب كانوا أول من اخترع المرساة البحرية "خطاف السفينة"، وأطلقوا عليها اصطلاح "أنجر" وتلفظ الجيم فيه على أصلها السامي. والجيم السامية مشابهة للجيم المصرية.

وقد رصد الخليل بن أحمد الفراهيدي البصري هذه اللفظة. وصرح بعراقيتها. قال: "والأنجر مرساة السفينة، وهو اسم عراقي"، وزعم

أن اللفظ عراقي بدليل عدم سماعه له في غير العراق، ومعروف سكنى الخليل في البصرة، ومنها اطلع على كثير من الألفاظ العراقية التي رصدها في معجمه "العين"؛ ومن الطريف أنه ذكر مثلاً عامياً عن الأنجر، مازال يُقال حتى يومنا هذا، إذ يقال للثقيل "أثقل من أنجر".. وقد تبين لنا من خلال البحث في هذا الموضوع، أن هذه التسمية لها جذورها العميقة في وادي الرافدين .

كان المصريون أسياد الملاحة في حوض البحر الأبيض المتوسط بلا منازع. وكانت سفنهم من أكثر السفن إثارة للإعجاب، وتظهر مستو عال من المهارة ودقة الصنعة، واستطاعوا أن يبسطوا نفوذهم الملاحي على طول البحر الأحمر، والأبيض المتوسط. وكانت الإسكندرية صلة الوصل بين الشرق والغرب. ومن يقرأ كتاب "طريق بحر إريتريا"، الذي كتبه تاجر من الإسكندرية؛ سيجد أن هذا الكتاب يشتمل على أدق الحسابات، والقياسات، والنصائح الإرشادية الملاحية؛ ولقرون عديدة كانت سفن العمانيين تمخر عباب البحار حاملة معها البضائع إلى الموانئ السومرية في أبولوجوس، وأريدو. وتطور أسطولها التجاري في عهد "الإمام غسان بن عبد الله الفجعي". ثم جاء من بعده "الإمام المهنا بن جيفر" الذي عمل على تقوية الأسطول، وأولى عناية كبيرة للفنون والعلوم البحرية .

وسجل الأسطول العماني في فترات متلاحقة انتصارات باهرة على سفن الغزاة والقراصنة في أكثر من معركة، وأصبحت عُمان تشكل قوة ملاحية يُحسب لها ألف حساب في بحر العرب، والمحيط الهندي..

كما برع العرب والمسلمون في رسم الخرائط الجغرافية، وتوضيح المسالك البحرية، أشهرها خارطة العالم، التي رسمها الإدريسي. وصنع بجوارها كرة أرضية من الفضة. وهو أول من رسم خارطة كاملة للأرض.. وتناول المقدسي، في كتابه "أحسن التقاسيم في دراسة الأقاليم" دقة الخرائط الملاحية التي استخدمها العرب في الملاحة بسفنهم الشراعية في المحيط الهندي. وأشار إلى المهارة الفائقة للملاحين العرب في تصحيح وتحديث المسارات البحرية. وكيف كانت الجزر والشواطئ مرسومة في غاية الدقة..

كما يعترف اليابانيون والصينيون بأنهم تعلموا الملاحة من العرب، وجاء هذا الاعتراف بشهادة أرباب الملاحة في جنوب شرق آسيا؛ فقد ورد في كتاب مؤسسة "هوسو كيوكاي" ما يُؤكد إن اليابانيين تعلموا الملاحة من العرب، وتعلموا منهم هندسة بناء السفن التقليدية القديمة أيام تجارتهم مع سلالة "مينج" الصينية للفترة من ١٣٦٨ إلى ١٦٤٤م، وخلال عهد "مورو ماشي" للفترة من ١٣٣٦ إلى ١٥٧٣م.

كما نجح العرب في مواجهة أهوال البحر، والتغلب عليها حينما اعتمدوا على خشب الساج في صناعة مراكبهم، وذلك لمرونته وقوة

تشكله حسب الطلب، ومقاومته للتلف، وانفردت السفن العربية بخصائص تدل على خبرة صانعيها، ودرايتهم بالأمور الملاحية، ومعرفتهم بالمسالك البحرية؛ فبرعوا في صناعة السفن القديمة ذات المؤخرة المرتفعة مثل: "البغلة، والكوتية، والغنجة".. كما نجحوا في صناعة السفن ذات التصميم الانسيابي مثل: "البوم، والسنبوك، والشوعي" وهذه الأنواع من السفن تستطيع أن توجه الوجهة الصحيحة المطلوبة خلال المناورات البحرية، وفي الظروف الصعبة، وعند اشتداد الرياح، وتلاطم الأمواج، وهيجان البحر. وبخاصة في المتاهات البحرية المعروفة بكثرة الشعاب المرجانية، والخلجان، والترسبات الطينية والصخرية. فاختلاف التضاريس في البحار والمحيطات أكسب العرب خبرة عالية، وجعلهم أكثر مهارة؛ فارتقوا بمهنتهم الأصيلة إلى المستوى الذي يؤهلهم لخوض غمار البحار البعيدة، وتجاوزوا بخبرتهم هذه مياه الخليج، وحوض البحر الأبيض المتوسط حتى وصلوا إلى أقصى الأرض بأدواتهم الملاحية البسيطة، وكانت سفنهم تجوب معظم بحار العالم ..

ويقول المؤرخ الهندي "بانيكار": ربما شاقنا أن نلحظ إن تزويد السفن بالأشرعة المثلثة، كان من المستحدثات، التي نقلها البرتغاليون عن العرب، ولولا الشراع المثلث الذي أدخله العرب على الملاحة لما تطورت السفن الأوربية، ولما نجحت رحلات المحيط الأطلسي التي قام بها المستكشفون الأوائل.

عندما وصل أسطول فاسكو دي جاما إلى المحيط الهندي كانت الملاحة العربية في قمة مجدها، وبلغت درجة عالية من الكفاءة والدقة، ويجزم خبراء الملاحة بأن العرب والمسلمين وصلوا إلى أمريكا قبل كريستوفر كولومبس بمئات السنين. ونحن نرى أن تسجيل ذلك الاكتشاف باسم كولومبس لا يُلغي حق رواد الملاحة العربية، الذين غامروا بعبور الأطلسي، واستقروا في الأرض الجديدة؛ فقد تحدث "أحمد بن فضل الله العمري"، في كتابه "مسالك الأبصار في ممالك الأمصار" عن وجود أرض عامرة، ومسكونة، ولكنها غير مُعلنة. تقع خلف بحر الظلمات "المحيط الأطلسي".

وقد عاش "ابن فضل الله" قبل كولومبس بقرنين على أقل تقدير؛ كما تحدث العلامة الشريف الإدريسي أيضاً عن رحلة استكشافية بحرية قام بها مجموعة من الملاحين العرب. انطلقوا غرباً من ميناء دلبة في الأندلس، واقتحموا المحيط الأطلسي. ثم عادوا بعد أشهر؛ وراحوا يقصّون مشاهداتهم المُثيرة عن عالم غريب؛ كما ذكر المسعودي في مروج الذهب. إن الملاح العربي "خشخاش بن سعيد بن أسود القرطبي" أبحر من الأندلس متوجهاً نحو الغرب في عام ٨٨٩ م وقطع بحر الظلمات "الأطلسي"، ووصل بعد عناء ومشقة إلى أرض مجهولة، وعاد منها مُحملاً بالذهب والغنائم. وقد أشار المسعودي إلى موقع تلك الأرض، وثبتها في الخارطة، التي رسمها بنفسه، وكتب عليها عبارة "الأرض المجهولة"، وهي في موضع قارة أمريكا. كما تحدث المؤرخ "أبو بكر بن عمر" عن ملاح عربي آخر هو "ابن فاروق" من غرناطة؛ فقد

أبحر هذا الملاح من ميناء قادش "Kadesh" في بداية شهر فبراير من عام ٩٩٩ م؛ وتوغل في بحر الظلمات حتى وصل لجزر الكناري. ثم واصل مساره في الاتجاه الغربي حتى وصل إلى جزيرتين نائيتين، هما جزيرة "Capraria" وجزيرة "Pluitana". وعاد من رحلته في نهاية مايو من العام نفسه.

كما تعترف المراكز الملاحية الإسبانية اليوم بأن العرب المنحدرين من أصول مغربية، أبحروا من ميناء دلبة الإسباني "بالوس "Palos في منتصف القرن العاشر الميلادي. وعبروا بحر الظلمات "الأطلسي" مُتجهين بسفنهم نحو الغرب، ثم عادوا بعد غياب طويل ليحكوا للناس عن مشاهداتهم في الأرض العجيبة الواقعة غرب المحيط؛ وكان الأندلسيون يحلمون بالسفر بحراً إلى تلك الجزر النائية، وهذا ما شجع العرب على الفرار بسفنهم بعد سقوط غرناطة عام ١٤٩٢ م، والمجازفة بعبور الأطلسي بحثاً عن الملاذ الآمن، وخوفاً من الموت المحتوم الذي كان يُطاردهم في الأندلس.

واستمرت هجرة عرب الأندلس إلى الأرض الجديدة، الأمر الذي دفع ملك إسبانيا إلى إصدار قرار جائر يمنع بموجبه تلك الهجرة، وحرمها على المسلمين. كما تذكر المراجع البرتغالية أن كولومبس كان يُقيم في جزيرة "ماديرا" Madeira وفي عام ١٤٨٦ أصابت الأعاصير سفينة إسبانية، وأغرقتها في عرض البحر. ولم ينج منها إلا خمسة من بحارتها، من ضمنهم ربانها "Alonso Sanchez". وشاءت الظروف أن

يلجأ ربان السفينة المنكوبة إلى منزل كولومبس، وبحوزته سجل السفينة وخرائطها الملاحية المقتبسة من الخرائط العربية، وكانت تلك الخرائط تُغطي أهم مسالك المحيط الأطلسي. وتُعد من الوثائق السرية النادرة. فغدر كولومبس بالربان المفجوع، وقتله واستحوذ على خرائطه، ثُم غامر كولومبس بعبور الأطلسي مُستعينا بالخرائط الملاحية العربية المسروقة، ومتسلحاً بالمفاهيم والمعارف الجغرافية العربية، ويبدو أنه كان مؤمناً بنظرية "كروية الأرض" للعالم الجغرافي الأندلسي " أبو عبد الله البكري" وهي النظرية التي قادته لمحاولة الوصول نحو الشرق بالسير غربا خلافاً لرأي الكنيسة المتشدد آنذاك، والقائل بأن الأرض مُسطحة. وأن الأيمان بكرويتها كفر أودى ذات يوم بحياة كوبرنيكس، وعرّض جاليليو للتعذيب.

وكان كولومبس مُدركاً لحسابات العالم العربي "أبو الفداء"، التي توسعت في شرح نظرية كروية الأرض، وبينت اختلاف التوقيتات الزمنية في شروق وغروب الكواكب من مكان إلى آخر. واستعان أيضاً بتطبيقات خطوط الطول والعرض التي توصل إليها "أحمد بن محمد المقدسي" وتطبيقات "البيروني" على دوائر العرض بالاعتماد على رصد زوايا النجوم؛ ونجد أن كولومبس استفاد كثيراً من التُراث العلمي الجغرافي الذي تركه العلماء العرب ورسم مسار رحلته الملاحية في حدود الإطار المعرفي الذي بنته الحضارة العربية في الأندلس؛ فتمكن من الانطلاق نحو الغرب معتمداً على أسس واقعية ومنطقية صاغتها العبقرية العربية. وكان ثلث بحارته من الملاحين العرب.

وسيندهش المتجول من كثرة المراجع، والمخطوطات، والخرائط العربية، ناهيك عن الآلات الملاحية، والجغرافية، والفلكية، وسيكتشف بنفسه أن الملاحة العالمية الحديثة هي ثمرة إنجازات العرب في المحيط الهندي، والخليج العربي، والبحر الأحمر، والبحر الأبيض المتوسط، والمحيط الأطلسي. وسيرى أن الخرائط الملاحية التي اعتمدها الأوربيون في عصر الاكتشافات الجغرافية ذات منشأ عربي، وأن الملاحين العرب توصلوا لأهم المعارف الرياضية والجغرافية التي كفلت لهم وضع خرائط بحرية مُطابقة للواقع؛ فقد ترك الملاحون العرب ما لا يُحصى عدده من الجداول، والقياسات، والسجلات البحرية. وهي بانتظار من يُزيح التراب عنها، ويُعيد نشرها بكل اللغات الحية؛ كونها تُمثل إرثاً ملاحياً عظيماً، وأدلة تاريخية دامغة تشهد للعرب بالتقدم الهائل في العلوم البحرية؛ كما تحكي قصة تفوقهم الملاحي على بقية الأمم..

وما بين يديك كتاب قيم مهم يُلقي الضوء على إنجازات العرب في مجال الملاحة وثبر أغوار البحار الذي جعلهم سادة هذا العلم بلا مُنازع؛ فانهل من علم هذا الكتاب القيم الذي يجعلك فخوراً بأجدادك العظماء.

د. علاء الدين رضوان

مقدمة

يرجع النشاط البحري العربي، إلى عهود سحيقة، موغلة في العراقة والقدم. وإذا كان المؤرخون قد أضفوا ظلال الصحراء، على سير العرب الأول وآدابهم، وأسلوبهم في الحياة، فإن هناك ومضات تاريخية عابرة، نستطيع أن نتبين على ضوئها الخاطف، ألواناً من الحياة الرائعة، التي عاشها أبناء الشواطيء العربية، عندما كانوا واسطة العقد في التجارة البحرية، بين دول العالم القديم، في الشمال والجنوب.

ولقد حدثتنا مؤلفات الجغرافيين القدماء، أمثال "أسترابون" و "بطليموس" وغيرهما عن نشاط الملاحين العرب في البحار المحيطة بأوطانهم، وما كان لهم في الشواطيء الأفريقية والآسيوية من نفوذ وسلطان. وكانت مدينة الشحر البحرية، في جنوب جزيرة العرب، ميناء تجارياً حيوياً، تلتقي فيه سفن الهند وفارس ومصر محملة بالسلع الثمينة.

وعندما حفر فرعون مصر "سيتي الأول" قناة بين البحر الأحمر والنيل، كانت سفن اليمنيين والحضارمة، تتولى نقل السلع إلى مصر، بواسطة ذلك الطريق المائي، بدلاً من الطريق الصحراوي، المحفوف بالمخاطر والأهوال.

ولقد ترك النشاط البحري لأبناء الشواطيء العربية، أثراً ظاهراً في الأدب العربي القديم. وخير مثل على ذلك ما جاء في معلقة "طرفة بن العبد" من وصف للسفن والتشبيه بها، فهو القائل:

كـأن حـدوج المالكيـة غـدوة   خلايا سفين بالنواصف من دد
عدوليـة أو مـن سـفين ابـن يـامن   يحور بها الملاح طوراً ويهتدي
يشـق حبـات المـاء حيزومهـا بهـا   كما قسم الترب المفايل باليد

والحدوج: جمع حدج وهي مركب من مراكب النساء.

والمالكية: أي المنسوبة إلى "مالك بن سعد بن ضبيعة".

والخلايا:جمع خلية وهي السفينة العظيمة.

والنواصف: جمع ناصفة، وهي الرحبة الواسعة تكون في الوادي.

ودد: موضع.

وفي البيت تقديم وتأخير. والتقدير "كأن حدوج المالكية غدوة، بالنواصف من دد، خلايا سفين".

وعدولية: نسبة إلى "عدولي" وهي قرية بالبحرين "كما قال ياقوت في معجم البلدان" أو إلى "أدوليس" وهي ميناء تجاري بالحبشة "كما قال العلامة فرانكل".

وابن يامن: ملاح أو تاجر بحري من أهل هجر بالشاطيء الجنوبي للجزيرة العربية.

ويحور: أي يعدل بها ويميل.

وحبات الماء: طرائقه.

والحيزوم: الصدر.

والمفايل:الذي يلعب لعبة للصبيان يقال لها "المفايلة" وهو تراب أو رمل يكومونه ثم يخبئون فيه خبيئة، ثم يشق المفايل تلك الكومة بيده فيقسمها قسمين، ثم يقول: "في أي الجانبين الخبيئة؟" فإن أصاب المسئول ظفر، وإن أخطأ خسر.

ويعبر تشبيه القوافل بالسفن، أبلغ التعبير، عن مدى تأثير الحياة البحرية في أخيلة العرب، ولاسيما أولئك الذين عاشوا على الشواطيء العربية، كالبحرانيين والعمانيين، والحضارمة، وبعض أهل اليمن، وأبناء القبائل التي ألفت البحر مجاورته، مثل بني تغلب الذين يتيه شاعرهم "عمرو بن كلثوم" في معلقته بغلبة قومه في البحر، فينشد فخوراً بأساطيلهم التي تضيق بها الآفاق:

ملأنـــا البـــر حتـــى ضـــاق عنـــا   ومـــوج البحـــر نملـــؤه ســـفينا

وإلى الملاحين والصيادين والتجار البحريين من أبناء الشواطيء العربية يرجع الفضل في تغذية اللغة العربية بالمئات من الألفاظ البحرية كأسماء السفن وأجزائها، ومهن العاملين بها، ومصطلحات فن الملاحة.

ولقد كان النشاط البحري من بين أوجه النشاط المختلفة التي أتيحت لها سبل الإرتقاء والتطور عندما أشرق نور الإسلام، وأخذت الدولة الإسلامية تحتل مكان الصدارة في المجتمع الدولي، وتقوم بدورها الحضاري الخالد في تاريخ البشرية.

فبينما نشطت الدولة لإنشاء الأساطيل الضخمة، لصد غزوات الرومان البحرية، والقيام بغزوات مضادة للشواطيء والجزائر الأوروبية، آثار التقدم الإجتماعي، والرخاء الإقتصاي مطامح الملاحين والتجار البحريين، فراحوا يضربون آباط الموج نحو الآفاق النائية، للبحث عن السلع الأجنبية النادرة، والتي ترضي أذواق المجتمعات المترفة، مع ترويج السلع العربية الفاخرة، وليدة التقدم الفني والصناعي، التي أصبحت تتهافت على نيلها أسواق العالم في ذلك الزمن.

وقد ضاعفت تلك الأسفار الطويلة المتتابعة، من خبرة الملاحين العرب وكفايتهم، فاستطاعوا أن يجنوا من مشاهداتهم الشخصية، وتجاربهم العملية، ثروة من المعارف البحرية، صححوا بها كثيراً من المعلومات الفلكية والجغرافية النظرية وأضافوا إليها حقائق أخرى

جديدة، واجترؤوا على نقد كثير من آراء الفلاسفة والعلماء النظريين، الذين استمدوا معارفهم من مصادر يونانية وهندية وغيرها.

وفي ذلك يقول "المسعودي" في كتابه "مروج الذهب" "ووجدت نواخده –أي أصحاب السفن– بحر الصين والهند والسند والزنج واليمن والقلزم– أي البحر الأحمر– والحبشة، من السيرافيين– أي أبناء ميناء سيراف– والعمانيين يخبرون عن البحر الحبشي في أغلب الأمور على خلاف ما ذكرته الفلاسفة وغيرهم ممن حكينا عنهم في المقادير والمساحة".

ويتمادى "المسعودي" في نقده لتلك الآراء النظرية، وهو الرحالة الذي خاض البحار، وعانى ويلاتها وأهوالها، واعتز بتجاربه فيها، فيسخر من الجاحظ الذي يدعي في كتابه "الأمصار" أن نهر السند يستمد ماءه من ماء النيل، ويصف ذلك الكتاب بأنه "كتاب في نهاية الغثاثة لأن الرجل لم يسلك البحار، ولا أكثر من الأسفار، ولا يعرف المسالك والأمصار، وإنما كان كحاطب ليل، ينقل من كتب الوراقين".

وتشف هذه الكلمات عن مدى صدق التجارب التي ترعرعت في ظلالها الثقافة البحرية العربية، المتحررة من غثاثة النظريات الجامدة، والخرافات الشائعة.

وقد بلغ من دقة وصدق الوصف الذي سجله تاجر عراقي يسمى "سليمان" في ٨٥١م للطريق البحري الذي كان يسلكه في رحلاته من

الموانيء العربية، إلى موانيء الصين، ماراً ببعض الموانيء والجزائر الآسيوية الأخرى، إن استطاع المستشرق الفرنسي "جبريل فيران" ، أن يتابع ذلك الطريق ويحدده على الخرائط الحديثة –خرائط القرن العشرين– بكل سهولة ويسر برغم تغير أسماء البحار والموانيء.

وقد تضمنت ملاحظات ذلك التاجر البحري، التي أكملها بعده تاجر آخر يسمى "أبا زيد السيرافي" في نحو سنة ٩١٦م ببعض ملاحظاته الشخصية، كثيراً من الحقائق التي أسهمت في إزاء المعارف البحرية العربية الأولى، وتصحيح كثير من المعارف الآخرى التي توارث العلماء ترديدها نقلاً عن أسلافهم، دون أن يتحققوا من صدقها. وكان بعضها مبنياً على الاستنتاج والتوهم.

وكما أفادت المعارف البحرية العملية، كثيراً من العلوم النظرية، فقد استفادت بدورها من مظاهر التقدم التي حققتها تلك العلوم على أيدي علمائها العاملين.

ولذلك فإن مظاهر ارتقاء تلك المعارف، تتجلى أكثر ما تتجلى في المجالات الآتية:

١– مجال العلوم الجغرافية:

ويتجلى مظاهر هذا الإرتقاء على الأخص فيما يتصل بدقة رسم الخرائط، وتحديد مواقع البلدان.

٢- مجال العلوم الفلكية:

وتتجلى مظاهر هذا الإرتقاء على الأخص فيما يتصل بإستخدام أجهزة الرصد والإرشاد في الأسفار البحرية.

٣- مجال العلوم الهندسية والصناعية:

وتتجلى مظاهر هذا الإرتقاء على الأخص فيما يتصل بصناعة السفن واجزائها.

وفي الصفحات التالية، سأقدم للقاريء دراسة وافية لمظاهر تقدم المعارف البحرية للعرب، وتأثر الشعوب الآخرى بهم.

ولما كانت تلك المظاهر تبدو - أكثر ما تبدو - في مجالات الرحلات البحرية التجارية السلمية، فقد حرصت على تذييل هذه الدراسة ببحثين آخرين، أحدهما عن نشاط العرب البحري في ميادين القتال، والآخر عن نشاطهم هذا في المجالات الآخرى. وذلك حتى تكتمل للقاريء صورة واضحة المعالم، لمختلف نواحي الحياة البحرية والنشاط البحري، عند العرب.

المؤلف

الفصل الأول

دقة رسم الخرائط، وتحديد مواقع البلدان

قال العلامة "فلاديمير مينورسكي": "إن الجغرافيين العرب قد سدوا الفجوة الزمنية بين عهد "بطليموس الإسكندري" وعهد "ماركوبولو البندقي"". ولاشك أنه عندما نطق بتلك الشهادة، قد وضع في تقديره ما حققه الملاحون العرب من اكتشافات صححوا بها الأخطاء التي كانت شائعة قبلهم، وأوضحوا معالم العالم القديم على حقيقته.

فعلى ضوء روايات الملاحين، والرحالة البحريين العرب، أعيد النظر في رسم الخرائط الجغرافية القديمة، التي كانت تحاط بهالة من التقديس، وصححت أشكال الجزائر، وانخناءات الشواطيء، ومواقع الموانيء المختلفة.

وقد انتقد الرحالة "شمس الدين المقدسي" في كتابه "أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم" الخرائط التقليدية التي كان يتداولها الجغرافيون القدامى، والتي أثبت الملاحون العرب بتجاربهم وملاحظاتهم الشخصية، خطأ الكثير من تفصيلاتها. وقص علينا كيف استفاد من أحد

كبار الملاحين – ذات يوم – في تصحيح معلوماته الجغرافية، أثناء إحدى رحلاته البحرية حول جزيرة العرب من القلزم بالبحر الأحمر، إلى عبادان بالخليج العرب، فقال:

"وبينما أنا يوماً جالس مع "أبي علي بن حازم" أنظر في البحر، ونحن بساحل عدن، إذ قال: مالي أراك متفكراً؟ قلت: أيد الله الشيخ، قد حار عقلي في هذا البحر، لكثرة الاختلاف فيه. والشيخ اليوم من أعلم الناس به. لأنه أمام التجار، ومراكبه أبداً تسافر إلى أقاصيه. فإن رأى أن يصفه لي صفة اعتمد عليها، وأرجع من الشك إليها فعل".

وقد استجاب "ابن حازم" لذلك الرجاء، وشرع يوضح معلوماته، بأسلوبه الخاص، الذي وصفه "المقدسي" بقوله:

"ثم مسح الرمل بكفه ورسم البحر عليه، لا طيلسان ولا طير، وجعل له معارج متلسنة، وشعباً عدة، ثم قال: هذه صفة البحر، لاصورة له غيرها. وأنا أصوره ساذجاً، وأدع الشعب والخلجان إلا شعبة أيلة لشهرتها، وشدة الحاجة إلى معرفتها، وكثرة الأسفار فيها، وأدع ما اختلفوا فيه، وأرسم ما اتفقوا عليه".

ويقصد "أبو علي بن حازم" بكلمة "الطيلسان" الإشارة إلى خرائط "الخوارزمي" المأخوذة من خرائط "بطليموس" التقليدية، التي كانت تستعمل تلك الكلمة ضمن مصطلحاتها. أما "الطير" فيقصد بها ما درج عليه الجغرافيون من تصوير الأرض على هيئة طائر.

فكأنه قد قصد بذكر "الطيلسان" و "الطير" السخرية من الخرائط التقليدية، التي أثبتت التجارب خطأها، ووجوب تعديلها.

وقد استعمل "المقدسي" – الذي وصفه العلامة "اشبرنجر" بأنه "أكبر جغرافي عرفته البشرية قاطبة" ووصفه العلامة "كرامرس" بأنه "أكثر الجغرافيين العرب أصالة" – الألوان في رسم خرائطه، فبين الطرق المعروفة باللون الأحمر، والصحاري باللون الأصفر، والجبال باللون الأغبر، والبحار المالحة باللون الأخضر، والأنهار باللون الأزرق.

وقد أشار العلامه "ول ديورانت" في المجلد الرابع من موسوعته "قصة الحضارة" بدقة الخرائط التي وضعها الجغرافي العربي المشهور "الشريف الإدريسي" للملك "روجار" الثاني النورماندي حاكم صقلية في القرن الثاني عشر الميلادي. ووصفها بأنها كانت "أعظم ما انتجه علم رسم الخرائط في العصور الوسطى، ولم ترسم قبلها خرائط أتم منها ولا أدق ولا أوسع ولا أعظم تفصيلاً".

وذكر العلامة "ألبرت هرمان" أن الخريطة الرسمية الصينية التي أعدت في سنة ١٣٣١ م. قد اعتمدت على خرائط الجغرافيين العرب، ولا يبعد أن يكون أولئك الجغرافيون أنفسهم هم الذين قاموا بإعدادها.

ولقد بلغ من ثقة الجغرافيين والرحالة الأوروبيين بدقة الخرائط العربية للبحار الجنوبية، في عصر الاكتشافات البحرية، أنهم كانوا يعدون الحصول على واحدة منها، أقرب إلى اقتناء النفائس النادرة.

وقد ذكر المشرق الفرنسي "رينو" أن الملاح والرحالة البرتغالي المشهور "ألفونسو البوكرك" يدين بنجاح رحلاته ومغامراته البحرية في المحيط الهندي، والخليج العربي – إلى حد كبير –لخريطة من عمل ربان عربي يدعى "عمر".

وذكر "السيير توماس رو" أنه قابل في جزيرة "مدغشقر" سنة ١٤١٥ م رباناً عربياً يدعى "المعلم إبراهيم" أصلح له الخريطة التي كان يحملها عن ملامح تلك المنطقة.

وقد تقبل الجغرافيون العرب فكرة "كروية الأرض" بإقتناع تام، ولم يجدوا فيها ما يتعارض مع عقيدتهم الدينية، مع ان زملاءهم الأوروبيين ظلوا يعتبرونها – زمناً طويلاً – فكرة وثنية، لأن أول من آثارها علماء الإغريق.

واعتقاداً بكروية الأرض صنع "الشريف الإدريسي" خريطة العالم في القرن الثاني عشر الميلادي على شكل كرة من الفضة وزنها ٤٠٠ رطل. وقد فقدت تلك الكرة – للأسف – بعد سبع سنوات من الفراغ من صنعها. كما كان كثير من الجغرافيين العرب يرسمون خرائطهم على شكل دائرة.

وقد ذكر العلامة "ول ديورانت" في موسوعته "قصة الحضارة" أن الإيمان بكروية الأرض لم يكن مقصوراً على "الإدريسي" فقال:

"وكان الإدريسي – يجزم – كما تجزم الكثرة الغالبة من العلماء المسلمين – بكروية الأرض، ويرى أن هذه حقيقة مسلم بصحتها".

كما نسب ذلك العلامة إلى العلماء العرب إحياء تلك الفكرة فقال "إن استيلاء المسيحيين على "طليطلة" عام ١٠٨٥ م قد زاد معلوماتهم الفلكية، وأبقى على الاعتقاد بكروية الأرض".

وقد أعلن "ابن روستة" في كتابه "الأعلام النفسية" في أوائل القرن العاشر الميلادي تلك الفكرة بحرية تامة، مع ذكر الأدلة على ذلك دون أن يتهم بالكفر، فقال:

"إن الله عز وجل وضع الفلك مستديراً كإستدارة الكرة، أجوف دواراً، والأرض مستديرة أيضاً كالكرة، مصمته في جوف الفلك قائمة في الهواء، يحيط بها الفلك من جميع نواحيها بمقدار واحد، أسفلها وأعلاها، وجوانبها كلها، فهي وسطه كالمـــح في البيضة".

ويثبت صدق رأيه بالبرهان العلمي فيقول:

"أجمعت العلماء على أن الأرض أيضاً بجميع أجزائها من البر والبحر على مثال الكرة. والدليل على ذلك أن الشمس والقمر وسائر الكواكب لايرى طلوعها ولا غروبها على جميع نواحي الأرض في وقت واحد. بل يرى طلوعها على المواضع الشرقية قبل غيبوبتها عن الغربية،

ويتبين ذلك من الأحداث التي تعرض في العلو. فإنه يرى وقت الحدوث الواحد مختلفاً في نواحي الأرض مثل كسوف القمر".

وردد الشريف الإدريسي ذلك القول في كتابه "نزهة المشتاق في اختراق الآفاق" نقلاً عمن سبقه إليه من العلماء فقال:

"أن الذي تحصل من كلام الفلاسفة وجعل العلماء وأهل النظر في علم الهيئة الأرضية أن الأرض مدورة كتدوير الكرة، والماء لاصق بها وراكد عليها ركوداً طبيعياً، لايفارقها، والأرض والماء مستقران في جوف الفلك كالمحة في جوف البيضة".

كما تعرض "الإدريسي" في كتابه هذا لظاهرة التفرطح والانبعاج في الكرة الأرضية.

وسنرى فيما بعد كيف أوحى اعتقاد الجغرافيين العرب بكروية الأرض، إلى "كريستوف كولمبس" بإمكان الوصول إلى الهند، عن طريق الإبحار نحو الغرب، وقادته محاولة إثبات تلك الفكرة عملياً، إلى اكتشاف القارة الأمريكية.

الفصل الثاني

تقدم أجهزة الرصد والإرشاد

كان لتقدم العلوم الفلكية عند العرب، فضل كبير في ارتقاء معارفهم البحرية. وذلك لأن تلك العلوم كانت خير معين لهم على تحديد أنسب المسالك في أسفارهم النائية.

وقد بدأ نشاط العرب في ذلك المجال بترجمة الكثير من المؤلفات الهندية واليونانية والإفادة منها.

ثم مالبثوا أن أضافوا إليها كثيراً من النظريات والمكتشفات التي تفتقت عنها تجاربهم الخاصة. كما قاموا بتطوير الأجهزة الفلكية بما زاد من فاعليتها ودقتها.

ولا يتسع هذا المقام للحديث المفصل عما حققه العرب من مظاهر التقدم في ذلك الميدان، وحسبنا أن نشير هنا إلى تلك العشرات من الألفاظ الفلكية العربية، التي لاتزال تذخر بها اللغات الأوروبية إلى يومنا هذا.

وفي ذلك يقول العلامة الإسباني "بالنثيا" في كتابه "تاريخ الفكر الأندلسي": "لقد ترك فلكيو العرب على صفحة السماء آثاراً لا تمحى. إن معظم أسماء النجوم في اللغات الأوروبية ترجع إلى أصل عربي".

وقد ذكر الدكتور "يعقوب صروف" في كتابه "بسائط علم الفلك" أن خمسين في المائة من تلك الأسماء، والمصطلحات الفلكية، قد احتفظ بصيغته العربية. وذكر خمسة وستين منها على سبيل المثال.

وذكر المؤرخ البرتغالي "ج.دى باروشن" في كتابه "آسيا البرتغالية" أن المكتشف البرتغالي "فاسكودى جاما" أطلع الربان العربي الذي أرشده إلى الساحل الهندي على بعض ما كان يحمله من الأجهزة الفلكية، وهي أسطر لاب كبير من الخشب، وأسطر لابات أخرى من المعدن، ولكن ذلك الربان لم يبد أية دهشة لرؤيتها، بل أعلم المكتشف البرتغالي أن القوم في ذلك الجزء من العالم يستخدمون آلات أفضل منها، كما يجيدون الاهتداء بالنجوم. وابرز له آلة مصنوعة من ثلاثة أقراص، لم يشهد مثيلها من قبل.

وإلى العرب وحدهم يرجع الفضل في استخدام الإبرة المغناطيسية في الأسفار البحرية. وكانوا يطلقون على الجهاز الذي يضمها "وردة الرياح" و "بيت الإبرة " و "الحقة" و "الحك" أي "العلبة".

وينفي كثير من العلماء المحققين سبق الصينيين للعرب في ذلك المجال. وفي ذلك يقول العلامة "سيديو" في كتابه "تاريخ العرب العام":

"ليس لدينا دليل على أن الصينيين استخدموا الإبرة المغناطيسية، على حين نرى العرب قد استعملوها في أسفار القوافل وسط الصحاري ولتعيين سمت القبلة، أي اتجاه محاريب المسلمين إلى "مكة"، وذلك فضلاً عن استخدامهم لها في أسفارهم البحرية".

كما يقول: "وكيف يظن أنهم – أي أهل الصين – استعملوا بيت الإبرة مع أنهم لم يزالوا إلى سنة ١٨٥٠م يعتقدون أن القطب الجنوبي من الكرة الأرضية سعير يتلظى".

وذكرت العالمة الألمانية "سيجريد هونكة" في كتابها "شمس الله على الغرب" أن الوثائق تؤكد أن الصينيين أخذوا عن العرب استخدام الإبرة المغناطيسية في الملاحة في القرن الحادي عشر الميلادي، أي في العصر الذهبي للأساطيل العربية التجارية في البحار الجنوبية. ونفت ما يدعيه الأوروبيون من أن مخترعها هو "فلافيو جيوجا" من أبناء مدينة "أمالفي" البحرية الإيطالية بين سنتي ١٣٠٠ و ١٣٢٠ م. وأكدت أن الذي نقل استخدامها إلي أوروبا عن العرب هو الصليبي "بطرس فون ماريكوت" عن طريق رسالة له عن المغناطيسية نشرت في سنة ١٢٦٩م. وبعد ذلك بنحو ثلاث وثلاثين سنة أي نحو سنة ١٣٠٢م بدأ "فلافيو جيوجا" يهتم بذلك الموضوع.

والواقع أن قصاري ما ثبت نسبته إلى "فلافيو جيوجا" من فضل هو ابتكاره طريقة تعليق البوصلة وتثبيت بيت الإبرة في لوحة العلامات. بينما

كان العرب يكتفون بتثبيتها في عمودين متقاطعين، ثم يضعونها في حوض به ماء، ويحيطونها بما يجنبها أثر الرياح.

وقد أكد "جوستاف لوبون" في كتابه "حضارة العرب" سبق العرب للأوروبيين في استخدام خواص الإبرة المغناطيسية في تحديد الجهات، فقال "الذي لا ريب فيه هو أن الأوروبيين أخذوا هذا الإختراع العظيم عن العرب" واستدل على ذلك بأن "الأوروبيين لم يستخدموه قبل القرن الثالث عشر من الميلاد، مع أن "الإدريسي" تكلم عنه في أواسط القرن الثاني عشر، وذكره على أنه كثير الشيوع بين بني قومه".

وقد ذكر العلامة "ايلهر دفيدمان" أن البحارة الشرقيين كانوا يستخدمون أداة مجوفة من الحديد الممغنط على هيئة سمكة لتحديد الجهات، وأن هنالك مصادر عربية وفارسية عن ذلك الإختراع ترجع إلى القرن الثالث عشر، وليس معنى ذلك أن العرب لم يستخدموا تلك الطريقة قبل ذلك القرن.

وذكر العلامة "رينهارت دوزي" أن الملاحين العرب استخدموا السمكة الممغنطة قبل ذلك القرن بزمن طويل، وكانوا يسمونها "قرميط" وقال أن هذه الكلمة وردت في أبيات من الشعر العربي يرجع عهدها إلى سنة ٨٥٤م.

وقد انتقلت كلمة "قرميط" إلى بعض اللغات الأوروبية فصارت في الإسبانية Calamida وفي البرتغالية Calamita .

ويبدو أن عادة استخدام السمكة الممغنطة في هذا الغرض كانت شائعة فعلاً عند العرب. فقد روى لنا الرحالة "محمد العوضي" المتوفى سنة ١٢٣٠م. في كتابه "جوامع الحكايات ولوامع الروايات" كيف كان يوجه طريقه كملاح بواسطة سمكة معدنية مدلكة بالمغناطيس.

وذكر "بيلق القبجاقي" في كتابه "كنز التجار في معرفة الأحجار" الذي توجد نسخة مخطوطة منه بمكتبة باريس أنه شهد استخدام الإبرة المغناطيسية في سفرة من طرابلس الشام إلى الإسكندرية بحراً في سنة ١٢٤٣م. أي قبل التاريخ الذي ينسبون فيه إلى "فلافيو جيوجا" الإيطالي اختراعها بنحو نصف قرن. فقال:

"أن رؤساء بحر الشام إذا أظلم عليهم الجو ليلاً ولم يروا من النجوم مايهتدون به على تحديد الجهات الأربع يأخذون إناء مملوءة ماء ويحترزون عليه من الريح بأن ينزلوه إلى بطن السفينة، ثم يأخذون إبرة وينفذونها في سمرة – أي عود من نبات السمار – أو قش حتى تبقى معارضة فيها كالصليب، ويلقونها في الماء الذي بالإناء المعدود لها فتطفو على وجه الماء. ويحركون أيديهم دورة إلى اليمين، فعندما تدور الإبرة على صفحة الماء ثم يرفعون أيديهم على غفلة وسرعة، فإن الإبرة تستقبل بجهتيها جهتي الجنوب والشمال".

وأشار في كتابه إلى استخدام السمكة الممغنطة في بحار الجنوب فقال: "وقيل أن رؤساء مسافري بحر الهند يتعوضون عن الإبرة والسمرة،

بشكل سمكة من حديد رقيق مجوف مستعر عندهم، يمكن أنه إذا ألقى في ماء الإناء عام، وسلمت برأسه وذنبه الجهتين في الجنوب والشمال".

وهكذا يثبت بما لايحتمل الشك أن العرب قد سبقوا غيرهم من شعوب الأرض إلى استخدام الإبرة المغناطيسية في أسفارهم البحرية، مما سهل تلك الأسفار، وأسدى أجل الخدمات إلى فن الملاحة.

الفصل الثالث

تقدم صناعة السفن

بدأت صناعة السفن تحظى بإهتمام الدول العربية وتشجيعها منذ بداية العصر الأموي. وذلك لمواجهة غزوات أساطيل الروم عاب الشواطيء الإسلامية. وكان الروم قد أخذوا معهم كل السفن التي كانت بميناء الإسكندرية عند انسحابهم منها في سنة ٦٤١ م. فكان لابد من بناء الأسطول العربي كله من جديد.

ولذلك فقد أنشئت دور لصناعة السفن في الموانيء النهرية والبحرية، وجهزت بالأخشاب والأدوات اللازمة لها، وبالصناع المهرة من العرب والقبط والفرس وأحفاد الفينيقين.

وكانت دار صناعة السفن بجزيرة الروضة، هي أول دار أقيمت بفسطاط مصر. وظلت تصنع بها السفن حتى أيام الطولونيين، ثم نقلت إلى ساحل مصر القديمة، في عهد الأخشيدين.

وفي عهد الفاطميين أنشئت دار للصناعة بالمقس، ثم أنشئت غيرها بعد ذلك في الإسكندرية ودمياط. وذلك فضلاً عن الدور الأخرى التي أنشئت ببعض ثغور الشام والمغرب والأندلس وغلب عليها الطابع

الحربي، بينما غلب على الدور التي أنشئت بثغور الشواطيء الجنوبية الطابع التجاري.

وكانت أهم دور الصناعة بالمغرب والأندلس تلك التي أنشئت في ثغور بجاية وسبتة وطنجة والجزيرة الخضراء وطرطوشة ودانية.

ولما أسس الفاطميون "المهدية" بالمغرب أنشئوا بها داراً للصناعة أتخذ مكانها مقراً في الجبلوكانت تسع لمائتي سفينة. وقد أعدت فيها أجزاء للطعام، وخزانات للمياه، كما أقيم فيها عدد كبير من القصور والدور.

وبلغ من عظمة دار الصناعة في ميناء سبتة أن كان بها من أدوات الصناع سبعمائة قدوم. وبلغ من ضخامة الإنتاج فيها ومهارة الصناع، أن صنعت بها في القرن الرابع عشر الميلادي – أيام السلطان أبي الحسن المريني –سفينة حربية ضخمة في يوم وليلة.

وكانت الأخشاب اللازمة لصناعة السفن تؤخذ من أشجار الأرز والصنوبر بجبال لبنان، كما كانت بعض السفن تصنع من أخشاب الأثل والسنط واللبخ التي كانت تستخرج من الوجه القبلي في مصر، وخاصة في البهنسا وسفط رشين ومنبال والأشمونين وأسيوط وأخميم.

وفي المغرب والأندلس كان معظم أخشاب السفن يؤتى بها من جبال طرطوشة ووادي بجاية، كما كان يجلب من إقليم بجاية القطران

والحديد الجيد الذي يستعمل في تجهيز السفن. وبجزيرة سلطيش الغربية من ساحل الأندلس ازدهرت صناعة السفن الحديدية، على نحو لم يكن له مثيل في العالم، في ذلك الزمن.

وكانت سفن البحر الأبيض تثبت ألواحها الخشبية بالمسامير. ولذلك كانوا يسمونها "المسمرة". وأما سفن البحار الجنوبية والبحر الأحمر، فكانت تشد ألواحها بالألياف، وكانت تسمى لذلك "المخرزة". وكانوا يصنعون هذا النوع من السفن من خشب الساج وجوز الهند.

ويعد خشب الساج –الذي كان يجلب من الهند – من أشد أنواع الخشب صلابة، وأقواها احتمالاً. ولذلك فقد كان يجمع بين القوة والمرونة، ومتى تم إعداده، لاينشق ولا يتشقق، ولا يتقلص ولايتغير شكله بأي حال. وكان خشب جوز الهند يؤتى به من الهند، أو من سواحل جنوب الجزيرة العربية.

وبلغ من ضخامة السفن العربية أن كانت تصنع من عدة طبقات، وتضم حجرات عديدة. ولذلك كانت السفينة الواحدة تتسع لمئات من الركاب. وقد بلغ عدد ركاب ثلاث من السفن في رواية ذكرها الربان "بزرك بن شهريار" في كتابه "عجائب الهند" ١٢٠٠ راكب فضلاً عن بضائعهم.

وكانت السفينة الوحيدة تضم عدة مراس "خطافات" وقد تبلغ الستة في السفينة الواحدة. وبلغ عدد مجاذيف إحدى السفن ١٨٠

مجذافاً. وكانت السفن تحمل على ظهرها أحياناً عدة من مراكب صغرى تستعمل في الملاحة بالمياه الضحلة، عند تعذر رسو السفن الكبرى على السواحل، كما تستعمل في حمل ملاحي وركاب تلك السفن، إذا تعرضت للغرق.

وكانت تلك المراكب الصغرى نوعين: "القوارب" وقد يتجاوز عدد ما يحمله الواحد منها ثلاثين رجلاً. و "الدوانيج" ويبلغ متوسط ما يحمله الواحد منها أربعة رجال فقط.

وكان يوجد في بعض السفن صاريان أو ثلاثة، وربما أكثر، وقد بلغ طول أحدها في رواية "البرزك بن شهريار" خمسين ذراعاً.

وكانت الأشرعة تصنع من أوراق شجر جوز الهند، أو سعف النخيل، أو النسيج القطني أو الكتاني. وقد تضم السفينة الواحدة عدة أشرعة. "ثلاثة في المتوسط".

وقد رجح الباحثون أن العرب هم الذين نقلوا الشراع المثلث – الذي كانوا يستخدمونه في البحار الجنوبية – إلى البحر الأبيض، وعرفا في اللغات الإيطالية والفرنسية والإسبانية وغيرها بإسم عربي "الميزان".

ويقول العلامة "جورج فاضلو" في كتابه "العرب والملاحة في المحيط الهندي": "من المحتمل إذن أن العرب جاءوا بالشراع المثلث إلى البحر المتوسط. وإذا صح هذا عد من أياديهم الجليلة على الحضارة

العالمية، فلولا الشراع المثلث لما كان "الميزان" الأوروبي في السفن التي تشتمل على ثلاثة صوار، ولما تمت رحلات المحيط التي قام بها المكتشفون العظام".

وقد سجل العلامة "كلاوز" في كتابه "السفن الشراعية" أهمية استخدام الشراع المثلث عن طريق العرب في السفن الأوروبية، فقال: "في الشمال اكتمل في فترة قصيرة هي القرن الخامس عشر التحول الهام من الشراع المربع الواحد إلى السفينة التي تشتمل على ثلاثة صوار، والتي كانت أشرعتها جميعاً مربعة عدا "الميزان" المثلث. وفي عام ١٤٠٠ كانت السفن في الشمال تعتمد اعتماداً تاماً على الريح المواتية، وكانت عاجزة كل العجز عن أن تمضي قدماً في وجه الريح المعتادة. بل أنها لم تحاول ذلك أبداً، ولكنها استطاعت قبل عام ١٥٠٠ أن تقطع رحلات المحيط الطويلة التي أسفرت عن اكتشاف "كولمبس" لأمريكا، ومرور "دياز" حول رأس الرجاء الصالح، وفتح "فاسكودي جاما" أبواب التجارة مع الهند".

ولم يكن ذلك هو الأثر الوحيد الذي تركه العرب في أشكال السفن الأوروبية، فقد ذكرت العالمة الألمانية "سيجريد هونكة" في كتابها "شمس العالم على الغرب" أن مدينة البندقية مدينة للعرب بشكل "الجندول" الذي اشتهرت به، والذي يعد أهم قارب يستخدم في شواطئها، كما ذكرت عدة أمثلة لغوية لتأثر الأوروبيين بصناعة السفن عند العرب.

وذكر العلامة "جوستاف لوبون" في كتابه "حضارة العرب" بعض أسماء السفن وأجزائها التي أخذها الأوروبيون عن العرب. وأكد أنه لم يكن يوجد بإسبانية لمدة عشرات من السنين، بعد طرد العرب منها أي شخص قادر على إنشاء مركبة أو سفينة شراعية.

وبلغ من تفنن العرب في صناعة السفن، أنهم كانوا يصنعون منها عشرات الأنواع. وقد أطلق على كل منها اسم معين يختلف بإختلاف أحجامها، وأشكالها، وطرق صنعها، والأغراض التي تصنع من أجلها، والمناطق التي تستخدم فيها.

وقد ذكر "أحمد فارس الشدياق" في كتابه "الساق على الساق" ستة وثلاثين اسماً من تلم الأسماء، لا تعد حصراً كاملاً لها. إذ هنالك عشرات أخرى منها، وردت في المعاجم والكتب اللغوية، وفي مؤلفات المؤرخين والرحالة العرب، لا يتسع هذا المجال لذكرها.

وبلغ صناع العرب ذروة الإتقان في تشييد السفن الحربية الكبرى، كالشواني والحراريق والبطس والبوارج والقراقير والشلنديات والطرائد. وكانوا يتخذون فيها الأبراج العظيمة، ويشحنونها بالأزواد والأسلحة وغيرها من أدوات الحرب التي يحتاج إليها في القتال والحصار، وتحمل الآلاف من المقاتلين، وتجعل على طبقات، يخصص كل طبقة منها لفئة من الجند.

وكانت تركب على تلك السفن آلات وأدوات خاصة يتطلبها القتال البحري، مثل "الكلاليب" وهي خطاطيف كبار من الحديد فيها سلاسل معقودة إلى السفن. فإذا اقتربت السفينة من السفينة طرحت فيها فأوقفتها.

ومنها أيضاً "الباسليقات" وهي سلاسل بعصى في رؤوسها كور حديدية ضخمة، كانت تجعل بأعلى صواري السفن.

ومنها "التوابيت". وتتكون من صناديق مفتوحة الرأس يصعد الرماة منها إلى أعلى الصواري، قبل دنو العدو كي لاتنالهم سهامه، ويكون في أسفلها أضلاع معارضة يقفون عليها، والصناديق ساترة لهم، ويدلون مخالي تملأ بالحجارة فيرفعونها إليهم ويقذفون بها العدو.

ومما يركب على السفن أيضاً من أدوات القتال "اللجام" وهو حديدة طويلة محدودة الرأس جداً، وأسفلها مجوف كسنان الرمح، يدخل عند الحرب في "اسطام" السفينة، وهي الخشبة التي تكون في مقدمتها، فإذا أمكنتهم الفرصة تأخروا قليلاً، ثم قذفوا به قذفة قوية، فينطح المركب فيخرقه، ويدخل الماء فيه.

كما كانت تركب عليها المجانيق، وأنواع صغيرة منها تسمى "العرادات" وترمى منها قوارير النفط المشتعل، أو القدور المملوءة بالجير المطفي، أو الصابون اللين، أو غيره من المواد التي تساعد على انزلاق أقدام الأعداء، ثم يرمون بعدها قدور الحيات والعقارب.

وكانت السفن تطلى بمواد تمنع النار من إحراقها، كما كانوا يطرحون عليها الجلود واللبود المبللة بالخل أو الماء لإبطال فعل ما يرمى عليها من النفط، وكانت بعض تلك اللبود تبلل بالشب والنطرون، أو الطين المخلوط بالبورق والنطرون، أو الخطمي المعجون بالخل، فكل ذلك يقاوم فعل النفط، ويمنع القار والزفت الذي بالسفن من الإشتعال.

وإذا أريد إخفاء السفن، مخادعة للعدو، رفعت عليها قلوع زرقاء، حتى لاترى.

وكانت سفن النزهة والرياضة، الخاصة بالخلفاء والوزراء، وغيرهم من كبار رجال الدولة، تصنع على صور مختلفة، وتزين وتزركش وتطلى بأجمل طلاء. وكان للخليفة الأمين خمس من تلك السفن – التي كانت تسمى في العراق "الحراريق" وفي مصر "الذهبيات" – وكانت كل منها على شكل نوع من أنواع الطير أو الحيوان.

الفصل الرابع

مؤلفات العرب في الملاحة البحرية

لا يعرف على وجه التحديد متى بدأت المعارف البحرية للربانية العرب تدخل مرحلة التدوين. إلا أنه من المؤكد أن ما دون من تلك المعارف كان يخضع من آن إلى آخر للإضافة والتعديل، على ضوء ما أثبتته التجارب الشخصية، من صحة بعض المعارف المتوارثة أو خطئها.

ولذلك فقد كانت تلك المدونات لا تحمل – في البداية – أسماء تنم عن مؤلفيها، بل كانت أشبه شيء بالعلم المشاع، الذي لا ينسب الفضل فيه إلى شخص معين دون سواه.

يقول "المسعودي" في كتابه "مروج الذهب ومعادن الجوهر" الذي ألفه نحو سنة ٩٤٧ م. عن المعارف التي كان يستعين بها الملاحون العرب في أسفارهم "لكل من يركب هذه البحار من الناس أرياح يعرفونها في أوقات تكون فيها مهابها. وقد علم ذلك بالعادات وطول التجارب. يتوارثون علم ذلك قولاً وعملاً، ودلائل وعلامات يعلمون بها موعد هيجانه، وأحوال ثوراته".

وقد ذكر "شمس الدين المقدسي" في كتابه "أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم" الذي ألفه نحو سنة ٩٨٥ م أن تلك المعارف كانت تضم كتب "يتدارسونها، ويعدلون عليها، ويعملون بما فيها" وكانت تلك الكتب – التي كانوا يسمونها "الراهنامجات" أو "الرهمانات" – توضح أسهل الطرق البحرية الموصلة إلى الموانيء المختلفة، وآمنها مع تحديد الأماكن الخطرة، والتحذير منها، مستعينة في ذلك بالظواهر الطبيعية والفلكية.

وقد عرف "الفير وزابادي" "الراهنامج" في "القاموس المحيط" بأنه "كتاب الطريق. وهو الكتاب يسلك به الربانية البحر ويهتدون به في معرفة المراسي وغيرها" وقال "الزبيدي" في "تاج العروس" "الراهنامج بسكون الهاء وفتح الميم فارسية، استعملها العرب، وأصلها "رأه نامه" ومعناها "كتاب الطريق" لأن "رأه" هو الطريق و "نامه" الكتاب. وهو الكتاب الذي يسلك به الربابنة – جمع الربان كرمان – العالم في سفر البحر، ويهتدون به في معرفة المراسي وغيرها".

وقد بلغ من مهارة الربابنة، وسعة إطلاعهم وعمق تجاربهم – فيما بعد – أن استطاعوا أن يضيفوا من معارفهم الشخصية – النظرية والعملية – إلى ما شاع في زمنهم من الراهنامجات ما ارتقى بها إلى مستوى المؤلفات العلمية، التي بدت مجهوداتهم فيها أكثر وضوحاً من مجهودات أسلافهم، واستحقت أن تنسب إليهم وتحمل أسماءهم.

ومن أشهر أولئك الربانية المؤلفين "محمد بن شاذان" و "سهل ابن أبان" و "ليث بن كهلان" الذين اشتركوا في وضع مؤلف بحري حمل أسماءهم جميعاً، في النصف الأول من القرن الثاني عشر الميلادي.

وقد استفاد أولئك المؤلفون الثلاثة في مؤلفهم هذا من المعارف التي سجلها قبلهم ربان آخرها كان يدعى "المعلم خواشير بن يوسف الأركي" وكانت ترجع أسفاره البحرية إلى أواخر القرن العاشر وأوائل القرن الحادي عشر الميلادي.

وسنتحدث فيما يلي عن اثنين من أشهر الربابنة العرب الذين تركوا لنا كثيراً من المؤلفات البحرية التي لم يزل معظمها باقياً للآن، وهما "أحمد بن ماجد" و "سليمان المهدي".

أحمد بن ماجد:

وهو "أبو الركائب شهاب الدين أحمد بن ماجد السعدي النجدي" المتوفى في القرن الخامس عشر والملقب بليث الليوث، وأسد البحر الهائج، وسليل الأسود، وشاعر القبلتين، وحاج الحرمين الشريفين.

وقد حدد "الدكتور أنور عبدالعليم" في كتابه عن ذلك الربان العظيم –ضمن سلسلة أعلام العرب العدد ٦٣ في شهر مارس سنة ١٩٦٧ – تاريخ ميلاد ابن ماجد بين سنتي ٨٣٥ – ٨٤٠ هـ.... وذلك استنتاجاً من كلمات وردت في قصيدته المسماة "بضريبة الضرائب".

وكان العلامة "فيران" الفرنسي، الذي عنى بنشر وتحقيق مؤلفاته، قد رجح أن مولده كان في الثلاثينات من القرن الخامس عشر الميلادي، وأما تاريخ وفاته فلم يتمكن من تحديده أحد.

وكان ابن ماجد ينتمي إلى أسرة اشتغل معظم أفرادها بقيادة السفن. فقد كان جده وأبوه من الربابنة المؤلفين. وكان أبوه يلقب "بربان البرين" أي ساحلي البحر الأحمر.

ويذكر ابن ماجد في أحد كتبه كيف كتبت له السلامة أثناء ركوبه البحر الأحمر عند ساحله الغربي في سنة ٨٩٠ هـ "١٤٨٥ م" لأتباعه ما سجله أبوه من انه لا يوجد ممر بين جزيرتي "أسما" و "مسند" إلى الجنوب من خط ١٧ شمالاً. وكان قد خالف بذلك ما زعمه غيره من الربابنة.

وقد دون ذلك الأب تجاربه البحرية في مؤلف ضخم ، على هيئة أرجوزة في وصف طرق الملاحة في البحر الأحمر. وكانت تضم أكثر من ألف بيت.

وقد استطاع الابن أن يصحح بعض معلومات أبيه على ضوء تجاربه الشخصية ، وأن يضيف إليها معلومات جديدة. وقد تجاوز عدد ما عثر عليه من مؤلفات "أحمد بن ماجد" الأربعين مؤلفاً، وقد صاغ معظمهما شعراً، تسهيلاً لحفظها. إلا أن واحداً من مؤلفاته الكبرى قد كتب بالنثر. وهو كتاب "الفوايد في أصول علم البحر والقواعد". وقد جمع فيه بين

المعارف النظرية والعملية لفنون الملاحة. معتمداً من جهة على من سبقوه في ذلك المضمار، ومن جهة أخرى على تجاربه الشخصية.

وقد قسم هذا الكتاب الذي تناول فيه الملاحة في البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي وأرجنيل الملايو إلى ١٢ قسماً أطلق على كل منها "فائدة" وقد ثبت أن المؤلف أعاد تدوين كتابه هذا أكثر من مرة. من بينها سنة ٨٨٠ هـ وسنة ٨٨٤ هـ.

وتحمل كل مؤلفات "ابن ماجد" الشعرية الأخرى إسم "الأرجوزة" رغم أنها لم تنظم في كل الحالات ببحر الرجز. وتتراوح عدد بيوت كل منها غالباً بين عشرين وستمائة بيتاً. إلا أن أكبرها وهي "حاوية الإختصار في أصول علم البحار" تضم نحو ألف بيت.

وتعالج كل منها – في معظم الأحيان – الكلام عن طريق بحري معين. وقد تتناول أحياناً مسائل متفرقة تتعلق بالملاحة، وعلم الفلك البحري، أو توضح مصطلحات فنية خاصة.

وقد اعتبر العلامة "فيران" "ابن ماجد" أول مؤلف للمرشدات البحرية الحديثة. وذكر أن وصفه للبحر الأحمر "لم يفقه، بل ولم يعادله – بإستثناء بعض التصحيحات في العروض – أي مرشد أوروبي في الملاحة الشراعية، كما أن معلوماته عن الرياح الموسمية والرياح المحلية وطرق الملاحة الساحلية والبعيدة المدى، تتميز بأقصى درجة من الدقة والتفصيل يمكن أن نتوقعها في ذلك العصر".

وقد أيد المستشرق الروسي "كراتشكوفسكي" في كتابه "تاريخ الأدب الجغرافي العربي" شهادة "فيران" لإبن ماجد.

وقد ذكر الرحالة الإنجليزي "السير ريتشارد بيرتون" في كتابه "السبل إلى أفريقية واكتشاف هرر" أن بحارة "عدن" كانوا حتى سنة ١٨٥٤ على الأقل ينسبون اختراع البوصلة إلى ملاح يسمى "الشيخ ماجد" ويقرأون على روحه الفاتحة، قبل ركوب البحر. ويرجح أن هذا الشيخ هو – في الحقيقة – "أحمد بن ماجد".

وقد أبدى "الدكتور أنور عبدالعليم" أسفه في كتابه "ابن ماجد الملاح" لأنه لم يعثر على أي مرجع عنه باللغة العربية، سوى مقال كتبه عنه "الأستاذ محمد ياسين الحموي" في دمشق سنة ١٩٤٧. بعنوان "الملاح العربي" وعلى مقال آخر كتبه بعد ذلك بعشر سنوات "الأستاذ حسن كامل الصيرفي" في مجلة المجلة سنة ١٩٥٧ بالإضافة إلى شذرات موزعة في بعض الكتب التي تعرضت لتاريخ الملاحة.

والواقع أن مصنفات "ابن ماجد" ورد ذكرها في مقدمة الموسوعة الملاحية التي ألفها أمير البحر التركي "سيدي علي بن حسين" المتوفى سنة ١٥٦٣ بإسم "المحيط في علم الأفلاك والبحر" وبفضله وجد اسم "ابن ماجد" طريقه إلى الدوائر العلمية الأوروبية منذ بداية القرن التاسع عشر، عندما ترجم تلك الموسوعة إلى اللغة الألمانية "البارون هاممر" غير أن الكشف من الأصول العربية لمؤلفاته تأخر إلى سنة ١٩١١.

ولعل أول من كتب عن ذلك الملاح باللغة العربية هو "جورجي زيدان" في الجزء الثالث من كتابه "تاريخ آداب اللغة العربية" الذي نشرت أول طبعة له في سنة ١٩١١. ثم تحدث عنه العلامة الشيخ "سعيد الكرمي" نائب رئيس المجمع العلمي العربي بدمشق في مقال له بعنوان "نفائس الآثار" نشر له بمجلة المجمع سنة ١٩٢١. وقد وصف فيه مؤلفات "ابن ماجد" المحفوظة في دار الكتب الظاهرية. وعلق "بولس الخولي" على هذا المقال في العام نفسه في تلك المجلة.

وفي سنة ١٩٢٢ نشرت مجلة الهلال بحثاً طويلاً لأحد المحققين تحت اسم "آمون رِع" بعنوان "السياحات الإسلامية" تحدث فيه عن "أحمد بن ماجد" ومؤلفاته.

وفي العام نفسه كتب "الأستاذ عبدالله مخلص" بحثاً آخر في تلك المجلة، تناول فيه ذلك التعليق بكثير من التفصيل والتعليق.

سليمان المهري:

وهو "سليمان بن أحمد المهري المحمودي" من قبيلة "مهرة" بجنوب الجزيرة العربية، التي تنسب إلى "مهرة بن حيدان بن عمر بن الحاف بن قضاعة" وقد جاء في الجزء السادس من "قاموس الإعلام" التركي "لشمس الدين سامي" أن إسم هذه القبيلة أطلق على موطنها بالمنطقة الواقعة على الساحل الجنوبي من جزيرة العرب بين "حضرموت" و "عمان".

ولم تنته إلينا للأسف أية معلومات مفصلة عن حياة ذلك الربان العربي، ولم يتسن تحديد الفترة التي عاش فيها إلا على سبيل الإستنتاج. وقد ثبت على الأقل أنه كان معاصراً لأحمد بن ماجد، ولكنه توفى قبله. ويفهم مما رواه أمير البحر التركي "سيدي علي ابن حسين" في موسوعته البحرية، أن "سليمان المهري" لم يكن حياً في سنة ٩٦١هـ – ١٥٥٣ م. لذلك فمن المؤكد أن المؤلفات المنسوبة إليه قد كتبت قبل تلك النسبة.

ويؤكد بعض الباحثين أن أحد هذه المؤلفات وهو "العمدة المهرية، في ضبط العلوم البحرية" يرجع تاريخه إلى سنة ٩١٧ هـ "١٥١١ – ١٥١٢ م". كما استنتج "الأستاذ عبدالله مخلص" في مقال نشر له في مجلة الهلال في أول إبريل سنة ١٩٢٢ أنه كان معاصراً للسلطان "بها دور بن مظفر" صاحب "كجرات" بشاطيء الهند الغربي، الذي حارب البرتغاليين وانتصر عليهم في سنة ٩٤٣ هـ "١٥٣٦ م".

وقد عثر "السيد محمد نصيف" من أبناء مدينة "جدة" بالحجاز منذ نحو خمسين عاماً على مخطوطين من مؤلفات "سليمان المهري" أهداها إلى المستشرق "الكولونيل كوبي" معتمد حكومة هولندا في الحجاز. وهما يتضمنان من المعارف البحرية ما لايقل شأناً عما سجله "ابن ماجد" في مؤلفاته العديدة.

وكان "سليمان المهري" دائم النظر فيما ألفه عن المعارف البحرية، وتصحيح ما تثبت تجاربه المستمرة خطأه. ولذلك نجده في كتابه

"المنهاج الفاخر، في علم البحر الزاخر" يصحح بعض ما دونه من المعلومات في كتابه "العمدة المهرية" وهما أكبر مؤلفاته الباقية للآن.

وجميع مؤلفات "سليمان المهري" التي انتهت إلينا مكتوبة نثراً وتوجد خمسة منها في مكتبة باريس.

وينقسم أكبر هذه المؤلفات وهو "العمدة المهرية" إلى سبعة أبواب، تنقسم بدورها إلى فصول: وفي الباب الأول يبحث في أصول علم الفلك البحري، مع التعريف بإصطلاحاته.

– وفي الباب الثاني يتحدث عن النجوم وكل ما يتعلق بها من شئون الملاحة.

– وفي الباب الثالث يتحدث عن الطرق البحرية شرقي شبه جزيرة الهند وغربيها.

– وفي الباب الرابع يتحدث عن الطرق المارة بالجزر الكبرى.

– وفي الباب الخامس يتحدث عن القياسات الفلكية.

– وفي الباب السادس يتحدث عن الرياح الموسمية السائدة بالمحيط الهندي.

– وفي الباب السابع يصف البحر الأحمر، مع وصف نحو ثلاثين طريقاً من طرق الملاحة وبيان المخاطر التي ينبغي أن يتجنبها الملاحون.

أما المؤلف الثاني وهو "المنهاج الفاخر" فينقسم إلى مقدمة وسبعة أبواب:

– وفي الباب الأول يصف السواحل القارية للمحيط الهندي.

– وفي الباب الثاني يتحدث عن مواضع الموانيء المشهورة.

– وفي الباب الثالث يصف الجزائر الكبرى.

– وفي الباب الرابع يحدد المسافات بين بلاد العرب، وساحل الهند الغربي، وموانيء خليج البنغال من ناحية، وبين ساحل أفريقية الشرقي وموانيء سومطرة وجاوة وبالي من ناحية أخرى.

– وفي الباب الخامس يتحدث عن الرياح والعواصف والمخاطر التي تتعرض لها السفن.

– وفي الباب السادس يتحدث عن العلامات التي تشير إلى اقتراب الأرض على سواحل الهند الغربية وجزيرة العرب وأفريقية الشرقية.

– وفي الباب السابع يتحدث عن حلول الشمس والقمر منطقة البروج.

وفي الخاتمة يقدم وصفاً لخمس طرق ملاحية أخرى.

ومن مؤلفات المهري الأخرى المشهورة: رسالة في حساب التقويم القمري والشمسي والرومي والقبطي والفارسي. وأخرى تسمى "تحفة الفحول في تمهيد الأصول".

الفصل الخامس

فضل العرب على اكتشافات الأوروبيين البحرية

يقول العلامة "تايلر" في كتابه "التاريخ الإسلامي": "إن الملاحين الإسبان والبرتغاليين الذين اكتشفوا طريق أمريكا ورأس الرجاء الصالح، قد أخذوا الفنون البحرية وتعلموها من معلمي العرب، وهم مدينون لهم بهذه الاكتشافات".

والواقع أن الفضل يرجع إلى العرب وحدهم في تهيئة أذهان الأوروبيين لقبول فكرة وجود أرض أخرى عبر آفاق المحيط الأطلسي، وإطلاق مطامحهم من عنانها للبحث عنها.

وإذا لم تكن الرحلة البحرية المثيرة التي قام بها بعض الفتية العرب في القرن التاسع عشر الميلادي من ميناء لشبونة غرباً ووصولهم إلى أرض قيل أنها إحدى جزر الأنتيل، أو إحدى موانيء المكسيك، والتي روى تفصيلاتها "الشريف الإدريسي" في كتابه "نزهة المشتاق" قد أثار مطامح الملاحين الأوروبيين، في احتذاء حذوهم، حتى جرؤ "كريستوف كولمبس" على الإقدام على تلك المغامرة بعد ذلك بنحو خمسة قرون. فحسبنا أن عالماً حراً من علماء العرب هو "أبو الثناء الأصفهاني" قد

لفت الأذهان إلى إمكان تحقيق تلك الفكرة، قبل قرن ونصف من إصدار مجمع "سلامتك" الديني فتواه المشهورة بأن ما قصده "كريستوف كولمبس" من اكتشاف أرض جديدة، يخالف أصول الدين المسيحي.

فقد ذكر "ابن فضل الله العمري" في كتابه "مسالك الإبصار في ممالك الإمصار" نقلاً عن ذلك العالم العربي الجليل "وقال شيخنا فريد الدهر "أبو الثناء محمود بن أبي القاسم الأصفهاني" أمتع الله به: لا أمنع أن يكون ما انكشف عنه الماء من الأرض من جهتنا، منكشفاً من الجهة الأخرى وإذا لم أمنع أن يكون منكشفاً من تلك الجهة، لا أمنع أن يكون به من الحيوان والنبات والمعادن، مثل ما عندنا، أو من أنواع وأجناس أخرى. والذي ظهر لنا من ذلك عقلاً ونقلاً ذكرناه. وبالله التوفيق".

وقد أجاز العلامة "البيروني" – الذي عاش في أواخر القرن العاشر، وأوائل القرن الحادي عشر الميلاديين – في كتابه "الآثار الباقية" احتمال أن يكون النصف الغربي من الكرة الأرضية معموراً.

وتضم مكتبة "الأسكوريال" بأسبانيا مخطوطاً عربياً يصور ما كان يعرفه العرب قبل سنة ١١٩٨م. عن المحيط الأطلسي. ويرجح أن يكون ذلك المخطوط لإبن الزيات.

ويرجح كثير من العلماء ومنهم "خوان بيرنيت" أستاذ العلوم العربية بجامعة "برشلونة" في بحث له بالعدد الأول من مجلة المعهد المصري للدراسات الإسلامية بمدريد – نجاح رحلة "كولمبس" إلى إلمامه

بالمعارف البحرية للملاحين العرب، وإطلاعه على المؤلفات الجغرافية العربية. وقد كتب "كولمبس" عن نفسه أنه من الدوافع التي دفعت به إلى اجتياز المحيط ما قرأه في بعض مؤلفات "ابن رشد" عن كروية الأرض.

وفي ذلك يقول العلامة "والترجالشبان" في كتابه "تاريخ أشبيلية": "يعود الفضل في كشف العالم الجديد، إلى ما أعلنه علماء الإسلام عن كروية الأرض، وإلى أبحاث "ابن رشد" التي أطلع عليها "كولمبس" فحفزته على القيام برحلته".

وأكد ذلك أيضاً العالم الإسباني "ميكائيل الفارس سلمنكا الغرناطي" في رسالة بعث بها إلى "الأمير شكيب أرسلان" قال فيها: "أنني أعلم حق العلم أنه لولا العلم العربي، وإطلاع "كريستوف كولمبس" عليه، لما تمكن من اكتشاف القارة الأمريكية. فلقد كان العرب على علم بطريق أمريكا. وكان هذا الطريق يعرف عندهم بطريق الهند".

وأشار "الأمير شكيب أرسلان" إلى تلك الرسالة في محاضرة طبعت ضمن مجموعة محاضرات المجمع العلمي العربي بدمشق قبل سنة **١٩٥٤**.

وأيد ذلك الرأي العلامة "مارك كلون" في كتابه "قلاع أسبانيا" الذي طبع في لندن سنة **١٩٥٣** إذ قال، عاش "كريستوف كولمبس" في

"قرطبة" ثمانية أعوام يفكر في رحلة ويعد العدة لها. وقد اتصل أبان مقامه فيها بعلماء العرب وبحاريهم.

ومن الثابت أيضاً أن "كولمبس" قد أطلع على كتاب "صورة العالم" "للكردينال بيير دايي"مطران "كمبراي" الذي وضعه في سنة ١٤١٠ وضمنه معلومات جغرافية، يرجع بعضها إلى مصادر عربية.

والعرب هم الذين نبهوا الأذهان إلى اتصال المحيط الأطلسي بالمحيط الهندي، وإمكان الدوران حول القارة الأفريقية جنوباً للوصول إلى الهند، وهي الفكرة التي بنسبون اكتشافها إلى "فاسكو دي جاما".

وقد أشار إلى ذلك الإتصال كثير من العلماء العرب "كالبيروني" و "المراكشي" و "ابن خلدون".

ولم يقف الأمر عند ذلك الإعتقاد النظري. فقد ذكر العلامة الإيطالي "فرامورو" في مصوره الجغرافي الذي وضعه في سنة ١٤٥٧م أن ملاحاً عربياً أبحر حوالي سنة ١٤٢٠م من المحيط الهندي حول القارة الأفريقية، فظهر بالمحيط الأطلسي. وفي ذلك ما يثبت سبق العرب في سلوك ذلك الطريق، لا مجرد إعتقادهم في إمكان ذلك نظرياً فقط.

والمعروف أن "فاسكو دي جاما" لم يقدم على سلوك ذلك الطريق إلا بعد أكثر من سبعين سنة من مغامرة ذلك الملاح العربي المجهول.

وقد شهد "فاسكو دي جاما" بتقدم المعارف البحرية للملاحين العرب، الذين قابلهم على شواطيء أفريقية الشرقية، وبدقة الآلات البحرية التي كانوا يستخدمونها، وأفادته منها. وسجل ذلك في مذكراته. وذكر العلامة "رينو" أنه أرسل بعض الآلات البحرية، والمخطوطات العربية التي حصل عليها من إحدى السفن إلى الملك "مانويل" البرتغالي.

أما مواطنه المشهور "ألفونسو البوكرك" فإنه يدين بفتوحاته في منطقة الخليج العربي إلى خريطة بحرية أعدها ربان عربي يدعى "عمر" كان قد استولى عليها من ملاح مسلم وقع في آسر البرتغاليين عند جزيرة "سقطرى" وقدوصف "البوكرك" ذلك الملاح في مذكراته، بأنه: "كان رباناً عظيماً، ذا معرفة جيدة بهذا الساحل".

وذكر المؤرخ البرتغالي "ج.دي باروش" في كتابه "آسيا البرتغالية" أن "فاسكو دي جاما" التقى في سنة ١٤٩٨م. في ميناء "ما لندى" الذي يقع إلى الجنوب من خط العرض الثالث جنوبي خط الاستواء بشاطيء أفريقية الشرقي، بملاح مسلم يدعى "المعلم كانا" أو "كاناكا" وجد معه عدداً كبيراً من الخرائط والآلات البحرية. وقد دله الملاح المسلم على طريق الهند، وأوصل سفنه إلى ميناء "فاليقوت" بشاطئها الغربي.

وقد أثبت شيخ العروبة "أحمد زكي باشا" في سنة ١٩١٧ أن ذلك الملاح المسلم لم يكن سوى "أحمد بن ماجد" صاحب المؤلفات العربية العديدة في فنون الملاحة. واستدل على ذلك برواية ذكرها المؤرخ والجغرافي العربي "قطب الدين المكي النهروالي" المتوفى سنة ١٥٨٢، والذي ترجع مؤلفاته إلى ما بعد خمسين سنة على وجه التقريب من كشف البرتغاليين طريق الشرق. فقد جاء في كتابه عن فتح العثمانيين لليمن المسمى "البرق اليماني" في الفتح العثماني، أن الذي أرشد "فاسكو دي جاما" إلى طريق الشاطيء الهندي "شخص ماهر من أهل البحر يقال له أحمد بن ماجد".

وقد أيد المستشرق الفرنسي "جبرييل فيران" ما ذكره "أحمد زكي باشا"، وأضاف إلى ذلك أن كلمة "كاناكا" التي ذكرها المؤرخ "دي باروش" ليست إسماً للملاح الذي أرشد "فاسكو دي جاما" وإنما هي لقب أو صفة عرف بها، وهي كلمة هندية الأصل معناها "الحاسب" أو "المنجم" وكانت تلك الصفة تطلق على الخبير شئون الملاحة التي تعتمد على الثقافة الفلكية.

وقد ذكر "الدكتور أنور عبدالعليم" في كتابه "ابن ماجد الملاح" أنه علم من أستاذ بجامعة شرق أفريقية بنيروبي، أن حكومة البرتغال اعترفت أخيراً بفضل "ابن ماجد" فأقامت له نصباً تذكارياً في ميناء "مالندي" بجمهورية "كينيا".

وقد اشار المستشرق الروسي "كراتشكوفسكي" في كتابه "تاريخ الأدب الجغرافي" بتأثير المكتشفية والربابنة البرتغاليين بالمعارف البحرية للعرب، ونفى تأثر الربابنة العرب بمعارفهم فقال: " من الواضح أن "ابن ماجد" و "سليمان المهري" – وهما من الربابنة الذين ألفوا المعارف البحرية – قد اقتصرا في مادتهما على المذهب الشرقي وحده. ولا يوجد أي أثر للنفوذ البرتغالي عليها البتة، رغماً من أن الثاني قد وقع نشاطه الملاحي في عهد سيطرة البرتغاليين. وعلى النقيض من هذا فإن النفوذ العربي يبدو قوياً على البرتغاليين الذين تعرفوا على التجربة العربية في الملاحة منذ لحظة دورانهم حول رأس الرجاء الصالح. بل إن أقدم ما دونوه في هذا المجال يحما آثار النفوذ العربي بوضوح.

أضف إلى هذا أن بعض الإصطلاحات الفنية البرتغالية ليست سوى ترجمة صرفة لمثيلاتها العربية ".

الفصل السادس

الآثار العربية الباقية على لغات الملاحين الأوروبيين

كان من مظاهر تأثر الملاحين الأوروبيين بتقدم المعارف البحرية للعرب، أن أخذوا عنهم كثيراً من الألفاظ التي يكثر تداولها في مجال النشاط البحري. وإلى جانب العشرات من الألفاظ العربية الخاصة بعلم الفلك، التي انتقلت إلى اللغات الأجنبية، والتي تزدحم بها المؤلفات البحرية المدنية، فهنالك عشرات أخرى – وربما مئات – من الألفاظ الخاصة بأسماء السفن وما يتصل بصناعتها، وأسماء الرياح وما يتصل بها، ومصطلحات التجارة البحرية، وغيرها من مصطلحات فن الملاحة التي تزخر بها تلك المؤلفات، كما ترددها ألسنة الملاحين الأوروبيين في أعمالهم اليومية إلى وقتنا هذا.

فمن أسماء السفن وما يتصل بها:

– انتقلت كلمة "الفلك" أو "الفلوكة" إلى اللغة الإيطالية، فصارت Feluca **وإلى الفرنسية فصارت** filauque **وإلى الألمانية فصارت** feluke **وإلى الإنجليزية فصارت** felucca.

– وانتقلت كلمة "القارب" إلى اللغة الإيطالية فصارت caluppa **وإلى الفرنسية فصارت** carvette.

– وانتقلت كلمة "الماعون" إلى الإيطالية فصارت maonna **وإلى الفرنسية فصارت** mahonne.

– وانتقلت كلمة "المسطحة" إلى الإسبانية فصارت mistico **وإلى الفرنسية فصارت** ritika.

– وانتقلت كلمة "الرمث" إلى الفرنسية فصارت rames.

– وانتقلت كلمة "القرقورة" إلى البرتغالية فصارت carcora **وإلى الإيطالية فصارت** carraca **وإلى الفرنسية فصارت** carraque.

– وانتقلت كلمة "الطريدة" إلى اللغة الإسبانية فصارت tarida **وإلى الإيطالية فصارت** tareta **و** tartan **وإلى الفرنسية فصارت** tottane.

– وانتقلت كلمة "الشباك" إلى الإيطالية فصارت Scibecco **وإلى الفرنسية فصارت** ckebec .

– وانتقلت كلمة "داو" وهي من سفن البحر الأحمر إلى الإنجليزية فصارت dhow **و** dhau.

– وانتقلت كلمة "الميزان" وهي تطلق على أحد قلوع السفينة، وعلى الصاري الذي يركب عليه إلى الإيطالية فصارت meyzana **وإلى الفرنسية فصارت** maisaine **وإلى الألمانية فصارت** besahn.

– وانتقلت كلمة "الحبل" إلى الفرنسية فصارت câble.

– وانتقلت كلمة "الأمراس" جمع "مرس" و "الأمرار" جمع "مر" وهي حبال السفينة إلى الإيطالية فصارت ammarra **وإلى الفرنسية فصارت** amarre **واشتقوا منها فعل** amarrer **وهو الربط بتلك الحبال. ويقول العرب "أمر السفينة" أي ربطها بالمر وهو نوع من الحبال.**

– وانتقلت كلمة "قلف" أو "قلفط" – وهي سد ما بين ألواح السفينة من الشقوق – إلى الفرنسية فصارت calfater **وأطلق على ذلك العمل** calfatage. **وانتقل إسم "القلفاط" أو "عامل القلفطة" إلى اليونانية فصار** kalafates.

– وانتقلت عبارة "دار الصناعة" وهي دار صناعة السفن إلى الإسبانية فصارت darcinal **وإلى البرتغالية فصارت** taracana **وإلى الإيطالية فصارت** darsena **ثم** derzana **وإلى الإنجليزية فصارت** arsenal **وإلى الفرنسية فصارت** arsenal. **وقد أشتق الأتراك من هذه الصياغة الأوروبية كلمة "ترسانة" و "ترسخانة" التي انتقلت إلينا بهذه الصيغة.**

ومن أسماء الرياح وما يتصل بها:

– **انتقلت عبارة "الريح الشرقية" إلى الفرنسية فصارت** piroc **و** diroco **وإلى الإيطالية فصارت** scirocco **وتطور معناها، فأطلقت على الريح الجنوبية الشرقية.**

– **وانتقلت كلمة "السموم" وهي رياح حارة إلى الفرنسية فصارت** simoum.

– **وانتقلت عبارة "الريح الموسمية" إلى الفرنسية فصارت** monsoon **إلى الإنجليزية فصارت** mouson **وإلى الإيطالية فصارت** monsone.

ومن مصطلحات التجارة البحرية:

– **وانتقلت إلى الإنجليزية كلمة "العوار" وهو "العيب الذي يصيب السفينة، أو ما عليها من السلع" فصارت** avoare **وإلى الإيطالية فصارت** avarie **وإلى الألمانية فصارت** havaraia **وإلى الفرنسية فصارت** juorie. **واشتقوا منها فعل** avarier.

– **وانتقلت كلمة "الحوالة" إلى الإنجليزية فصارت** avala.

– **وانتقلت كلمة "وصل" إلى الإنجليزية فصارت** wissil.

– **وانتقلت كلمة "النول" وهو الأجر الذي يتقاضاه صاحب السفينة إلى الفرنسية فصارت** nauloye **و** nolis.

ومن مصطلحات فن الملاحة:

– عبارة عن "طرح السفينة" أي "أرساها" إلى الإنجليزية فصارت tore.

– وانتقلت كلمة "الهول" وهو اضطراب البحر وإرتفاع أمواجه إلى الفرنسية فصارت havle.

– وانتقلت كلمة "الرصيف" وهي سلسلة الصخور القريبة من الشاطيء إلى الفرنسية فصارت recif واشتقوا منها فعل recifer وهو الإصطدام بتلك الصخور.

– وانتقلت كلمة "كلا" أي "رسا" ومنها "المكلأ" أي "المرسى" إلى اللغتين الإسبانية والبرتغالية فصار colo وإلى الفرنسية فصارت cole.

ولم تقتصر المؤثرات العربية في لغات الملاحين الأوروبيين، على أوجه النشاط البحري، بل تسربت إليهم وإلى أخوانهم من أبناء التطور الساحلية، كثير من الألفاظ العربية الأخرى، بل أطلقت أيضاً أسماء عربية على بعض المواقع المختلفة في المناطق التي اتصل بها العرب، والتي تعرضت لغزواتهم البحرية، وأقام فيها غزواتهم زمناً طويلاً، وخاصة في إيطاليا وفرنسا وإسبانيا والجزر الأوروبية.

الفصل السابع

رحلات الملاحين العرب إلى الشواطيء الأفريقية

امتدت رحلات الملاحين العرب حتى وطأت أقدامهم جزائر وشواطيء بكر، لم تطأها قبلهم غير أقدام أبنائها. فقد سبقوا بأجيال طويلة الرحالة الأوروبيين، الذين ادعو لأنفسهم فضل اكتشاف بلاد كانت موانئها، قبل وصولهم إليها بمئات السنين أسواقاً عامرة بالتجار العرب.

وقد بدأت صلات العرب البحرية بشواطيء أفريقية الشرقية في زمن مبكر. إذ حدثنا المؤرخ الروماني "بلينوس" في القرن الأول قبل الميلاد، أن التبابعة ملوك اليمن كانوا يتصلون بحراً بتلك الشواطيء ويتجرون مع أبنائها، كما كان لهم شيء من السلطان عليهم.

وقد حوت الكتب الجغرافية القديمة، التي تحدثت عن تلك الشواطيء كلمات عربية الأصل مثل "زنجيوم، أي الزنوج" التي وردت في كتاب "كوزماس" الراهب المصري عن طبوغرافية العالم المسيحي في القرن السادس للميلاد. كما وردت كلمة "زنجبيل" أيضاً في كتاب "كلوديوس بطليموس" الإسكندري.

وورد في كتاب "الطواف بالبحر الإريتري" الذي يعد من أهم المراجع عن الملاحة والتجارة البحرية في القرن الأول للميلاد – وقد ألفه أحد التجار البحريين من الإغريق المتمصرين وأن سكان سواحل أفريقية، كانوا يكونون جماعات قبلية، يخضع كل منها لزعيم عربي. وكان أولئك الزعماء يدينون بالولاء لملك اليمن.

وقد جاء بذلك الكتاب " إن أهل "مخا" – بشاطيء اليمن – يمتلكون الساحل بإسمه – أي بإسم ملك اليمن – ويرسلون إليه سفناً كبيرة يقودها ربابنة ووكلاء من العرب الذين كانوا على صلة وثيقة بالأهالي، فهم يصاهرونهم ويتكلمون لغتهم، ويعرفون الساحل كله حق المعرفة، ويجلب هؤلاء التجار معهم إلى أهل الساحل الحراب والخناجر والبلط والخرز والزجاج بقصد التجارة".

وما إن أشرق نور الإسلام حتى ازدادت رحلات العرب البحرية إلى شواطيء أفريقية الشرقية، وتضاعفت روابطهم التجارية بها، واتخذت مهجراً لكثير من الفارين من الفتن السياسية والمذهبية.

ففي نحو سنة ٦٩٠ هـ. هاجر بعض أهل عمان إلى تلك الشواطيء هرباً من بطش "الحجاج بن يوسف" عندما شن الحملات المتتابعة على بلادهم، لإرتباطهم بعبدالله بن الزبير.

وفي سنة ٧٤٠هـ. هاجرت طائفة من الزيدية إلى تلك الشواطيء أثر هزيمتهم في واقعة الكوفة سنة ٧٣٩ هـ.

ومن أهم الهجرات المذهبية إلى الشواطيء الأفريقية تلك التي حدثت سنة ٩٢٠ هـ. وأسفرت عن تأسيس بعض المدن الساحلية.

وقد أسس المهاجرون والتجار البحريون من العرب عدداً كبيراً من المستعمرات البحرية بالشواطيء والجزائر الأفريقية أهمها:

مقدشيو، وبروة، وسيو، وباتا، وكلوة، وموزمبيق، وسفالة.

وكانت تلك المستعمرات في أول نشأتها مجرد مراكز تجارية متواضعة، تحميها قوات صغيرة، ثم أخذت تنمو وتتسع في داخل أسوارها حتى تحولت بالتدريج إلى مدن زاهرة، ثم بلغ من ازدياد نفوذ شيوخ تلك المدن، أن أقاموا حكومات ووحدات سياسية متماسكة أشبه بالإمارات، وأخضعوا لنفوذهم مناطق شاسعة، ومدناً عديدة أخرى.

وعندما زار المستكشف البرتغالي "فاسكودي جاما" ميناء "موزمبيق". في القرن الخامس عشر، وجد عليه حاكم من قبل أمير "كلوة" يلقب بالشيخ. وقد دهش البرتغاليون لما شهدوه من مظاهر الحضارة في المدن التي عمرها العرب بالشواطيء الأفريقية، وكان شيخ موزمبيق وحاشيته أول من وقعت عليه أنظار فاسكو دي جاما ومن معه في تلك المنطقة، فلما أبصر الشيخ متشحاً بالثياب الحريرية الموشاة بالذهب، وعلى رأسه عمامته الحريرية المزركشة بالذهب أيضاً، وقد تقلد سيفاً وخنجراً مرصعين، وأحاطت به حاشية ترتدي أفخر الثياب،

وتتقدمهم جميعاً الآلات الموسيقية صادحة بأنغامها، أدرك على الفور سبب ازدراء الشيخ لهداياه الحقيرة، التي كان قد بعث بها إليه.

وعندما عرج "دي جاما" إلى ميناء "ملندة" استقبله شيخها العربي في قصر قد فرش بالأبسطة والسجاجيد الفاخرة، وأثث بالآرائك والمقاعد المطعمة بالذهب والعاج، وأهداه ثوبين من الحرير الملون والموشي بالذهب وقرطاً ذا حجر أزرق ثمين.

ودهش البرتغاليون من حسن نظام شوارع تلك المدينة واستقامتها، وجمال منازلها، ومتانة أبنيتها الحجرية، وتعدد طبقاتها. وكان سكانها من التجار العرب يملكون الدور الفسيحة، ويلبسون الثياب الحريرية والقطنية المحلية، ويحملون السيوف والخناجر المرصعة. ووجد البرتغاليون مثل ذلك في المدن الساحلية الأخرى.

ولم يتوقف النشاط التجاري للعرب على تلك المناطق الساحلية، بل اندفعوا يقتحمون مجاهل القارة منذ زمن مبكر. حتى قد عثر أحد الآثريين الإنجليز في سنة ١٩٠٣ م في روديسيا على قبر لرجل عربي يدعى "سلام" وترجع وفاته إلى سنة ٩٥هـ "أي ٧١٤م".

وقد امتدت رحلات الملاحين العرب حتى شواطيء جزيرة "مدغشقر" كما رحل إليها وتوطن بها كثير من المهاجرين والتجار العرب، وكان أهم ما يجلب منها العنبر والشمع والعود المعروف بالقماري.

وقد ذكر الجغرافيون والملاحون العرب تلك الجزيرة بإسم "القمر" إلا أنها كانت تمسى أحياناً "قنبلو" وأحياناً أخرى "سبيلاً" ويبدو أن تلك الأسماء كانت تطلق على مواضع مختلفة منها.

وقد وصف "ابن خلدون" هيئة الجزيرة وامتدادها وصفاً صحيحاً.عندما قال أنها "جزيرة مستطيلة تبدأ من قبالة أرض سفالة إلى الشرق منحرفة بكثير إلى الشمال".

وذكر "ياقوت الحموي" في "معجم البلدان" أنها أكبر جزائر بحر الزنج وأن "فيها مدن وملوك كل واحد يخالف الآخر".

ووصف "شمس الدمشقي" في "نخبة الدهر" بحيراتها وأنهارها التي كانت تمسى الانحباب.

وقد تركت الجماعات الإسلامية الأولى التي تعاقبت على تلك الجزيرة كثيراً من الآثار المادية، التي عثر عليها أخيراً في تلك المقابر ذات الشواهد الإسلامية، والدنانير الذهبية، والأطباق ذات النقوش العربية. كما تسربت إلى لغات أبنائها مئات من الألفاظ العربية، أهمها التي تتعلق بالعبادة والتنجيم والسحر، علاوة على كثير من الكلمات التي تتعلق بالعلم والفن وآداب المجاملة، وبالنوم والملابس والنقود.

ويتمتع كثير من أبناء شواطيء تلك الجزيرة بسحن عربية، ويرتدون ثياباً عربية الطابع، كما تنتشر بينهم عادة الاختتان، ويحرص بعضهم على تقديس شهر رمضان ويوم الجمعة.

وإلى جانب أولئك السكان الذين تأثروا سطحياً بالعروبة والإسلام، فهنالك عدد لايستهان به من المسلمين. إذ حدد عددهم في إحصاء أعده مجلس الشئون الإسلامية العالمية بكراتشي سنة ١٩٥٧ بنحو ٩٠٠ ألف نسمة، أي أكثر من خمس السكان. وهم يؤدون شعائرهم الدينية في نحو خمسة وسبعين مسجداً.

الفصل الثامن

رحلات الملاحين العرب إلى الشواطئ الأسيوية

ترجع صلة الملاحين العرب بشواطيء الهند إلى ما قبل الإسلام. وقد أثبت "نيارك" – الذي أرسله "الإسكندر المقدوني" للطواف في بحر الهند – فيما كتبه عن رحلته إلى تلك المنطقة، ما كان للعرب من صلات وثيقة بسواحل آسيا الجنوبية في ذلك الزمن. حتى أن بعض الموانيء الهندية كانت تطلق عليها أسماء عربية. كما كان الربابنة العرب يحتكرون ارشاد السفن في تلك المياه. وكلنت لغتهم هي لغة المصطلحات البحرية السائدة هنالك. وذكر نيارك أنه التقى على شاطيء الهند، على مقربة من مصب نهر الهندوس مستعمرة كبيرة يسمى أهلها "عرابيتو" arabitoe ويرجح أنهم من العرب.

وقد ازدادت رحلات الملاحين والتجار العرب إلى السواحل الهندية، في ظل الإسلام. وخاصة بعد فتح العرب للسند في أوائل القرن الثامن الميلادي، وسيطرتهم على مينائي "الديبل" و "المنصورة" الهامين. حتى صارت لهم جاليات ضخمة ذات نفوذ وبأس في معظم المدن الساحلية.

وقد سجل ابن بطوطة في رحلته ما كان لتلك الجاليات من امتيازات قضائية وإدارية في تلك المدن. إذ كانوا لا يخضعون في معاملاتهم لغير أحكام الشرع الحنيف. وكان لكل جالية رئيس يشرف على شئون أبنائها، كقناصل الدول الآن. وذكر من أولئك الرؤساء الناخوذة – أي الربان والتاجر البحري – "إبراهيم" في قندهار، و"الشيخ جمعة المعروف بأبي ستة" في أبي سرور، و"بدر الدين الجعبري" في منجرور "وكان تعداد العرب فيها أربعة آلاف نسمة" و"حسن الوزان" في هيلي، و"إبراهيم شاه" في كاليكوت، و"علاء الدين الأوحى العراقي" في كولم بسرتديب. وكان رئيس الجالية العربية في فاكتور قرصان نائب يسمى "لولا" وكان قاضيها وإمامها رجل يسمى "حسين السلاط".

ويرجح العالم البريطاني "توماس أرنولد" في كتابه "الدعوة إلى الإسلام" أن التجار البحريين من العرب بدأوا في إدخال الإسلام إلى جزائر "لكديف" و "ملديف" في خليج بنغالة في نحو القرن التاسع والعاشر الميلاديين.

وقد أدى تزايد نفوذ الملاحين والتجار العرب في شواطيء الهند،إلى تسهيل رحلاتهم إلى الشرق الأقصى. وقد تحدث "المروزي" عن أقدم هجرة عربية إلى شواطيء الصين، وهي هجرة بعض الشيعة من خراسان في أواسط القرن الثامن الميلادي، وإقامتهم في جزيرة بأحد الأنهار الكبرى، تجاه إحدى الموانيء، حيث قاموا بدور الوسطاء التجاريين بين أهل الصين، وأبناء البلاد الأخرى.

وسجلت بعض الكتابات الأباضية رحلة تاجر أباضي من عمان يدعى "أبا عبيدة" إلى الصين نحو منتصف القرن الثامن الميلادي، وقد اشترى منها بعض طيب الند.

وكان تولى العباسيين الخلافة، وما تبع ذلك من انتقال العاصمة من دمشق إلى بغداد عاملاً هاماً في ازدهار التجارة البحرية الواردة إلى الخليج العربي والصادرة منه. وذلك لأن العاصمة الجديدة كانت تتصل عن طريق الملاحة النهرية بذلك الخليج، الذي كان يتصل بدوره عن طريق الملاحة البحرية بشواطيء الصين.

وقد ذكر "الطبري" أن "الخليفة المنصور" مؤسس بغداد، نظر ذات يوم إلى نهر دجلة وقال: "هذه دجلة. ليس بيننا وبين الصين شيء، يأتينا منها كل مافي البحر".

وقد ورد أول ذكر في التواريخ الصينية للتجار العرب الذين توطنوا الثغور الصينية، وتكاثر عددهم فيها، في القرن السابع الميلادي. وتشير تلك التواريخ إلى نشأة الجالية العربية، وتزايد نفوذها في مملكة "مدينا" الصينية، كما تتحدث بإيجاز عن تعاليم الدين الإسلامي.

وقد ورد في تلك التواريخ أن ملك الصين سمح لتلك الجالية بالإقامة في "كنتن"، التي كان الملاحون والرحالة العرب يسمونها "خانفو" فاتخذوا فيها دوراً جميلة الطراز، تختلف عن الدور المعروفة في

الصين، وكانت لهم ثروة عظيمة، كما كانوا يدينون بالطاعة لرئيس ينتخبونه من بينهم.

وقد بلغ من ازدهار العلاقات بين الحكومتين العربية والصينية، أن بادر إمبراطور الصين "سوتسونج"– عند نشوب الثورة التي قام بها "أنلوشين" سنة ٧٥٥م إلى الاستنجاد بالخليفة "أبي جعفر المنصور"، فأمده ببضع آلاف من الجنود العرب، أعانوه على تعزيز دعائم عرشه، فكافأهم بالإذن لهم بالإقامة في أهم مدن الصين، فتزوج بعضهم من صينيات، وإليهم ينسب كثير من مسلمي الصين اليوم.

وبلغ من شدة بأس العرب والفرس – إخوانهم في الدين – المقيمين في ثغر "كنتن" أنهم قاموا – لسبب ما – بثورة عارمة، انتهت بنهب المدينة وإحراقها في سنة ٧٥٨ م. وأدى ذلك إلى تحريم تلك المدينة على الأجانب زمناً ما، فأصبح خليج "تنج كنج" خاتمة المطاف بالنسبة للسفن الأجنبية. ويقول مصدر صيني أن "كنتن" لم تفتح للتجار من جديد إلا في سنة ٧٩٢م.

وتحوي الحوليات الصينية – أي الأخبار المدونة حسب السنين – نبذة كتبها "كياتان" قرب نهاية القرن الثامن الميلادي، يصف فيها الطريق البحري من "كنتن" إلى بغداد. وقد تحدث "بزرك بن شهريار" في كتابه "عجائب الهند" عن ربان مشهور إسمه "عبهرة" كان أول من قام برحلات بحرية منتظمة مع الصين في تلك الفترة.

ومما لاريب فيه أنه كانت هنالك في منتصف القرن التاسع الميلادي رحلات بحرية منتظمة بين الشواطيء العربية، والشواطيء الصينية.

ولدينا وصفان مستقلان للطريق الذي كانت تسلكه السفن العربية في ذلك الوقت، ذكر أحدهما "ابن خرداذبة" في كتابه "المسالك والممالك" الذي وضعه نحو ٨٥٠م. وذكر الثاني التاجر "سليمان" في كتابه "أخبار الصين والهند" الذي وضعه نحو ٨٥١م . وفي هذا الكتاب ورد ذكر نبات الشاي وشرابه لأول مرة في الكتب العربية. إذ ذكر أن إمبراطور الصين يحتفظ لنفسه بالدخل الناتج من نبات يشرب مع الماء الساخن ويسمى "ساخ".

وقد أضاف بعض المؤلفين العرب معلومات أخرى عن الرحلات البحرية التي كانت تقوم بها السفن العربية في تلك المياه، كما فعل "المسعودي" في كتابه "مروج الذهب" و"التنبيه والأشراف" و"المقدسي" في كتابه "أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم" و"اليعقوبي" في كتابه "البلدان" و"الأصطخري" في كتابه "مسالك الممالك" و"ابن حوقل" في كتابه "صورة الأرض".

وقد أضاف "أبو زيد السيرافي" بعض المعلومات إلى كتاب "أخبار الصين والهند" ثم تبعه كتاب "عجائب الهند" الذي وضعه "بزرك ابن شهريار" وقد كتب أكثره بعد منتصف القرن العاشر بقليل.

وكانت "البصرة" و"الأبلة" و"سيراف" منتهى مطاف السفن لقادمة من الصين. وقد تحدث "جورج فضلو" في كتابه "العرب والملاحة في المحيط الهندي" عن أهمية "البصرة" و"الأبلة" كمينائين تجاريين في ذلك الزمن، فوصف البصرة بأنها كانت "مانشستر" الجزء الجنوبي من أرض الجزيرة، ووصف الأبلة بأنها كانت بمثابة "ليفربول".

وقد تزايد نفوذ العرب وغيرهم من المسلمين في الشواطيء الصينية شيئاً فشيئاً، حتى كان على رأس الجالية الإسلامية بثغر "كنتن" في أوائل القرن التاسع الميلادي زعيم مسلم يعينه إمبراطور الصين. وكان ذلك الزعيم يقضي بين أفراد الجالية بأحكام الشريعة الإسلامية. ويؤمهم في صلوات الجمعة والعيد، ويدعو في خطبته لخليفة المسلمين.

وكان أهم ما تحمله السفن العربية إلى شواطيء الصين الأحجار الكريمة، والخيل، والمنسوجات الصوفية. وأهم ماتعود به القيشاني، والمستحضرات الطبية، والمنسوجات الحريرية.

وقد ظل يتوارث رياسة الجمارك في الموانيء الصينية في عهد أسرة "سونج" التي وليت الحكم بين سنتي ٩٦٠ و ١٤٧٦م رجال مسلمون. كما ذكر ابن بطوطة في رحلته أن بعض وكلاء السفن الصينية في موانيء آسيا كانوا من العرب ومنهم "سليمان الصفدي الشامي" أحد التجار البحريين السوريين.

وقد استدعى "هولاكو" ثم "قوبلاي خان" العلماء العرب للإفادة من ثقافتهم الواسعة، حتى أسندت الوزارة إلى رجل عربي يسمى " أحمد البناكتي" وكان الصينيون يسمونه "أهاما". كما تولى غيرهم بعض المناصب الأخرى.

ولم تكن "كنتن" آخر ميناء بلغها الملاحون والرحالة العرب في شواطيء آسيا الشرقية. بل ورد في كتاباتهم ذكر مينائين آخرين هما "خانجو" وهو الآن "تشوان – تشو– فو" و"قانعو" هو الآن "هانحتشو".

ويؤكد المستشرقون "دي جويه" في تعليقه على كتاب "عجائب الهند" أن الملاحة العربية امتدت إلى شواطيء "كوريا"، التي ذكرها "ابن خرداذبة" بإسم "بلاد الشيلا" أو "السيلا". فقال: "وفي آخر الصين بإزاء "قانصو" جبال كثيرة، وملوك كثيرون، وهي "بلاد الشيلا" وفيها الذهب الكثير، ومن دخلها من المسلمين أستوطنها لطيبها، ولايعلم ما بعدها".

كما ورد ذكرها أيضاً في كتاب "الأعلاق النفسية" "لإبن رستة" ورحلات سليمان التاجر أو تعليق "أبي زيد السيرافي" عليها وذكرها "المسعودي" في كتابيه "مروج الذهب" و"التنبيه والاشراف" بإسم "السيلي" و"السيلا".

ويرى العلامة "بلاشير" أن نشاط الملاحين العرب امتد أيضاً حتى بلغ شواطيء اليابان. وأن "البيروني" ذكرها بإسم "جمكوت الشرقي" كما ذكرها غيره بإسم جزائر "الواقواق" أو"واق الواق".

وقد قدم العلامة "دي جويه" في تعليقه على كتاب "عجائب الهند" أدلة عديدة على أن الجزائر التي ذكرها الملاحون والرحالة العرب، بهذا الإسم الأخير، هي في الحقيقة "اليابان". ومن أهم تلك الأدلة وأقطعها أن إسم اليابان في لهجة أبناء ثغر "كنتن" الصين، هو "وو- كوك" وهو قريب من "الواقواق" وخاصة أن العرب يجعلون "الوقواق" شرقي الصين. وهذا مايميل إليه أيضاً العلامة "فيران".

وقد مر الملاحون العرب في الطريق البحري إلى الصين بجزائر أرخبيل "الملايو" ثم توغلوا جنوباً وشرقاً حتى بلغوا مجموعة جزائر "الفلبين".

ويبدو أن التجار العرب اتخذوا مراكز لهم في سواحل تلك الجزائر في زمن مبكر. وقد ورد في الحوليات الصينية ضمن حوادث سنة ٦٨٤م. خبر عن مستعمرة عربية على ساحل جزيرة "سومطرة" العربي كان يرأسها زعيم عربي.

وقد قام أولئك التجار البحريون العرب بنشر الإسلام جنوبي "سومطرة" ثم في جزيرة "جاوة" ثم في بعض الجزائر الأخرى بتلك المنطقة.

ويقول العلامة "توماس أرلوند" عن أولئك التجار في كتابه "الدعوة إلى الإسلام" أنهم " وضعوا أساساً ساسياً وإجتماعياً ثابتاً بجهودهم في نشر تعاليم الدعوة. وأنهم لم يفدوا إلى هذه البلاد غزاة كما فعل الإسبان في القرن السادس عشر، ولم يستخدموا السيف، أو يدفعوا الناس إلى الإسلام، بل لم يدعوا لأنفسهم حقوق جنسي أسمى، يتمتع بالغلبة والسيادة لكي يحطوا بذلك من شأن السكان الأصليين، ويسلبوا حقوقهم، بل قدموا في زي التجار، واستخدموا كل مالديهم من ذكاء اسمي، ومدينة أزهر في سبيل نشر دينهم، أكثر من أن يكونوا قد استخدموا في ذلك وسيلة لتوسيع نفوهم الشخصي، أو لتنمية ثرواتهم".

ولم يتسن تحديد التاريخ الذي انتقل فيه نشاط العرب – البحري والتجاري – وعقيدتهم الغراء إلى جزائر الفلبين. إلا أنه من المعتقد أن بداية هذا الانتقال كانت إلى جزائر "مندناو" ثم "سولو" عن طريق "جوهور" في شبه جزيرة "الملايو".

ويروي سكان جزائر "سولو" أن الإسلام جاء بلادهم على يد رجل عربي يسمى "الشريف كريم المخدوم". وقد قدم إليهم عن طريق "ملقة" في سنة ١٣٨٠م. ويقال أن ضريحه لم يزل موجوداً في جزيرة "سبونو" ثم أكمل رسالته رجل آخر جاء من "ملقة" في سنة ١٤٥٠م.

وقد كشفت رحلة "ماجلان" عن نفوذ العرب في جزائر الفلبين، حيث أذعن "الراجاهومابون" سلطان "سيبو" لنصائح تجارهم عندما

أشاروا عليه بألا يتورط في نزاع مسلح مع الأوروبيين، وقد شهروا أسلحتهم النارية، التي لم تكن غريبة عنهم، وأدت تلك الوساطة إلى عقد معاهدة سلام بين الراجا وماجلان. ولكن عندما لحظ التجار العرب أن قدوم الأوروبيين كان أكثر من رحلة تجارية عابرة، أخذوا يؤلبون عليهم الراجا، وعبؤوا الخواطر نحو القيام بثورة هائلة، خسرت فيها تلك الطليعة الإستعمارية كثيراً من رجالها وكان منهم ماجلان ذاته.

وكانت تمر بالملاحين العرب في أسفارهم الطويلة إلى الشواطيء الآسيوية النائية، أهوال تنخلع لها القلوب. وقد وصف "بزرك ابن شهريار" في كتابه "عجائب الهند" عاصفة بحرية هوجاء، يمكن أن تعد مثلاً لما كان يعانيه أولئك الملاحون الأبطال في طريقهم إلى تلك الشواطيء. فقال:

"كلما مرت المركب علا ماوراءها من جهتنا، وهبط ما بين يدينا من تلك الجهة، فلا يستطيع الرجوع بريح عاصف ولا غيره. وهوت في لجج البحار المحيطة. فلما رأوا – أي الركاب– أن أمرهم يؤدي إلى الدخول تحت سهيل، ودخل عليهم الليل، وأظلم وأدلهم، وحال بخار البحر ودجنته ونداه وزخره بينهم وبين النجدة، فلم يروا بما يهتدون من هول البحر وأمواجه، ترفعهم إلى السحاب، وتخفضهم إلى التراب، وهم يجرون في قار وضباب طول ليلهم، وأصبح عليهم فلم يشعروا به لشدة ظلمته، وما هم فيه، واتصال قار البحر مع ضباب الجو وغلظ الريح وكدورته، فلما طال عليهم الليل، وهم يجرون في قبضة التهلكة، وقد

حكم عليهم الريح العاصفة والبحار الزاخرة، والأمواج الهائلة، ومركبهم ينط ويئن ويتقعقع ويتتعتع، توادعوا وصلى كل منهم إلى جهة على قدر معبوده".

ثم وصف يأس ركاب السفينة، من التجار وغيرهم، وما آل إليه أمرهم من سوء الحال، حتى توجهوا إلى ربان السفينة وهو "أبو زهر البرختي" يطلبون منه أن يغرق بهم السفينة، ليضع حداً لآلامهم ، إلا أنه رفض بذلك، ولم يفقد شجاعته، ورباطة جأشه، بل صاح فيهم قائلاً:

"اعلموا أنه قد يجرى على المسافرين التجار أهوال هذا أسهلها وأرحمها، ونحن معشر الربابنة علينا العهود والمواثيق أن لانعرض سفينة إلى العطب وهي باقية لم يجر عليها قدر. ونحن معشر ربابنة السفن لانطلعها إلا وآجالنا وأعمارنا معنا فيها، نتعيش بسلامتها، ونموت بعطبها، فأصبروا".

واستسلم ركاب السفينة للأقدار، حتى مرت العاصفة بسلام، واستطاع ربان السفينة بفضل شجاعته ومهارته وصبره، أن يستأنف الرحلة، حتى بلغ بسفينته شاطيء الأمان.

الفصل التاسع

هل بلغ الملاحون العرب شواطيء أمريكا قبل كريستوف كولمبس

منذ وطئت قدما كريستوف كولمبس أرض القارة الأمريكية في أواخر القرن الخامس عشر، ظل الناس يعتقدون – زمناً طويلاً – بأن هذا الحدث التاريخي هو وحده بداية الصلة بين العالمين القديم والحديث.

إلا أن ذلك الاعتقاد لم يلبث أن أصبح موضعاً للشك عندما تنافس العلماء الدانماركيون والإيرلنديون والفرنسيون في الإدعاء بأن مواطنيهم من الملاحين القدماء، قد سبقوا غيرهم إلى إكتشاف شواطيء تلك القارة.

ولم يتخلف العلماء العرب عن خوض تلك المعركة. فراحوا يجلون صدأ التاريخ عن بعض المحاولات التي بذلها أسلافنا من ملاحي الأندلس ومسلمي سواحل أفريقية الغربية، لإكتشاف ما وراء المحيط الأطلسي من الأراضي المجهولة.

وقد ورد ذكر واحدة من تلك المحاولات في كتاب "نزهة المشتاق" للشريف الإدريسي الذي لقب أبطالها "بالأخوة المغرورين" أو "الأخوة المغرررين".

وتتلخص تلك المحاولة في أن ثمانية من الشبان العرب، كلهم أبناء عم، كانوا يعيشون في ثغر "لشبونة" في القرن الثالث الهجري، المقابل للقرن التاسع الميلادي، أي قبل مغامرة "كريستوف كولمبس" بنحو خمسة قرون دفعت بهم مطامحهم إلى إعداد سفينة حملوها بالزاد والماء، واقتحموا بها آفاق المحيط نحو خمسة وثلاثين يوماً حتى رسوا على شاطيء مسكون، فاعتقلهم بعض الناس بضعة أيام ثم أخلوا سبيلهم، وأعادوهم إلى سفينتهم مكرمين، فعادوا إلى وطنهم، حيث قصوا مشاهداتهم المثيرة التي أنفرد الشريف الإدريسي بتسجيلها، والتي أصبح ما ورد ذكره فيها من وصف للحيوانات والنباتات التي شهدها أولئك المغامرون في تلك الأراضي الغريبة، موضعاً لكثير من الدراسات، التي استدل منها المحققون الجغرافيون المحدثون – مثل العلامة "دانزاك" أنهم بلغوا جزيرة "ماديرا"، كما رأى أخرون أنهم ربما بلغوا إحدى جزائر "برمودة" أو "الأنثيل" أو إحدى موانيء "المكسيك".

وورد ذكر محاولة أخرى في كتاب "مسالك الأبصار" ثم رددها "القلقشندي" في كتابه "صبح الأعشى". وقد أقدم على تلك المحاولة مسلمو غرب أفريقية في نحو القرن السادس الهجري، المقابل للقرن الثالث عشر الميلادي، عندما زود السلطان "محمد قاو" سلطان "غانة"

بضع مئات من سفنه بالزاد والماء، وكلف رجاله بأن يضربوا في عرض المحيط غرباً حتى يدركوا نهايته، فغابت السفن زمناً طويلاً ثم عادت أخيراً، فقص ما مالقى في رحلته الشاقة من أهوال البحر، إلا أن السلطان أبى أن تبوء فكرته هذه بالفشل فأعد سفناً أخرى أبحر على رأسها بنفسه، ولم تلبث أن انقطعت أخبار تلك الرحلة الجريئة، ولم يعرف شيء من مصيرها.

وقد قام المحقق اللغوي المشهور الأب "أنستاس ماري الكرملي" بدراسة ذلك الموضوع الطلي من جانبه الآخر، فقارن بين بعض مفردات لغات المكسيك، وخاصة ما يتصل منها بأسماء الحيوانات والطيور بما يقابلها في اللغة العربية، وأثبت الصلة بينهما، وخلص من تلك الدراسة بما أكده في محاضرة ألقاها في قاعة "فيصل الثاني" ببغداد في شهر ديسمبر سنة ١٩٤٤ – ونشرتها مجلةالمقتطف في عدد فبراير سنة ١٩٤٥ – من أن همم العرب قد قذفت بكثير من ملاحيهم المغامرين إلى تلك البقاع منذ أزمان قديمة، وأنهم كانوا يبحرون إليها أحياناً من بعض جزر بحر "المانش" التي كانوا يتعاملون معها، مستعينين في إبحارهم بتيار الخليج، الذي شاع – خطأ – أنه لم يكتشف قبل أوائل القرن السادس عشر، وقد تركوا أثراً خالداً في حضارة البلاد التي بلغوا شواطئها.

وقد أيدت البحوث التي أجراها بعض العلماء غير العرب، وتناولت وقائع محلية خالصة، كلغات الأمريكيين الأصليين، ومظاهر حضارتهم

الغابرة، وعاداتهم المتوارثة، أن العرب بلغوا شواطيء القارة الأمريكية فعلاً، وتركوا فيها آثاراً لم يزل بعضها باقياً للآن.

ومن أولئك العلماء "ليووينر" الأستاذ بجامعة "هارفرد" الذي يلم بست وعشرين لغة، منها لغات الهنود الحمر، وقد أثبت في كتابه "أفريقية واكتشاف أمريكا" الذي يقع في ثلاثة مجلدات، تأثير العرب في لغات الهنود الحمر، وأرجع ذلك التأثير إلى أواخر القرن الثالث عشر الميلادي.

وكان مدير متحف "البرازيل" قد عثر قبل نهاية القرن التاسع عشر على صخرة بقرب مدينة "ريو دي جانيرو" البحرية، على نقوش قريبة الشبه من الحروف العربية القديمة أو الفينيقية.

وجاء في عدد شهر فبراير سنة ١٩٢٦ من مجلة "العالم اليوم" الأمريكية أن حضارة شعبي "الأزد" "والماية" وهما من الشعوب الأمريكية القديمة، إنما هي حضارة ذات طابع عربي خالص، وأنه من الراجح أن هذين الشعبين كانا يعيشان في مستعمرتين عربيتين أسستا على الشواطيء الأمريكية في النصف الأخير من القرن الثاني عشر.

وأكد عالم الأجناس الأمريكي "جيفريز" في سنة ١٩٥٥ في أبحاثه عن أصل الشعوب الأمريكية الأصلية، وصلاتها بشعوب العالم القديم، أن العرب كانوا على صلة بالشواطيء الأمريكية قبل مجيء "كولمبس" بخمسة قرون. وكان مما استدل به على صحة رأيه أن الأذرة

– وهو نبات أمريكي – قد انتشر في العالم القديم منذ ذلك الزمن على أيدي العرب، كما أيد ذلك الرأي بإكتشاف جماجم لأناس من أصل حامي في مجرى نهر "بوكراندي".

ومن أحدث البحوث التي تناولت ذلك الموضوع، المقال الذي نشرته مجلة "نيوزويك" الأمريكية في شهر إبريل سنة ١٩٦١ عن اكتشاف أمريكا، والتي أشارت فيه إلى ما أثبته العالم الصيني المولد "الدكتور هوى – لن – لي" الذي يقوم بتدريس علم البيولوجيا في جامعة "بنسلفانيا" في الاجتماع الحادي والسبعين بعد المائة للجامعة الأمريكية الشرقية في "فيلادلفيا" أن الملاحين العرب اجتازوا المحيط الأطلسي قبل "كولمبس" بنحو قرنين أو ثلاثة قرون.

وقد استدل على رأيه هذا بتوزيع النباتات والحيوانات في العالم كله، وهي إحدى الوسائل التي تتبع في دراسة طرق السفر والتجارة القديمة، كما اعتمد أيضاً على وثيقتين صينيتين مشهورتين، الأولى تعود إلى القرن الثاني عشر وعنوانها "خلف السلسلة الجبلية" والثانية إلى القرن الثالث عشر وعنوانها "وصف الشعوب البربرية" وتصف الوثيقتان بلاداً في أقصى الغرب تسمى "مو – لان – بي" كانت تزورها سفن العالم الإسلامي، وكانت رحلتها إليها تستغرق مائة يوم.

ودعم ذلك العالم أقواله بحقائق بيولوجية عديدة، أسفرت عنها دراساته التي استغرقت ثماني سنوات. فذكر عدة نباتات أمريكية الأصل

عرفها العرب، قبل وصول "كولمبس" إلى الشاطيء الأمريكي، مثل الذرة الهندية، واليقطين "القرع العسلي" والجوافة، والبباز، والأناناس، والقمح كبير الحب الذي يمكن خزنه عشرات السنين. كما ضرب المثل أيضاً ببعض الحيوانات.

وأثبت أن العرب أبحروا في سنة ١١٠٠م من الشواطيء الغربية للعالم الإسلامي، ورسوا في عدة مواضع من الشاطيء الأمريكي.

وقد أيد ذلك الرأي "الدكتور لي – شنج – يانج" أستاذ التاريخ واللغة الصينية بجامعة "هارفارد" كما أيده "الدكتور ريتشارد رودلف" رئيس المؤتمر الذي عقدته الجمعية الشرقية الأمريكية وعقب على ذلك بقوله "والآن ينبغي على الأساتذة العرب أن يتابعوا دراسة تاريخهم، وليبدءوا من هذه المنطقة".

الفصل العاشر

نشاط العرب البحري في ميادين القتال

ترفرف في سماء الشواطيء العربية ذكريات خالدة، تجيش بأروع مواقف البطولة يتألق بها تاريخ كفاحنا البحري.

وإنه لمما تشمخ له أنوف العرب أن يقبلوا بين أيديهم – من آن إلى آخر – تلك الصفحات المشرقة التي تخلد أمجاد حقبة من تاريخهم، كانت تخفق فيها أعلامهم، فوق كل جزائر البحر الأبيض، ومعظم شواطئه.

فقد استطاع العرب منذ وفقت مجموعة صغيرة من سفنهم إلى تحطيم الأسطول البيزنطي، في موقعة "ذات الصواري" التي نشبت عن كتب من شاطيء الإسكندرية، في خلافة عثمان بن عفان، أن ينتزعوا من الروم لواء الغلبة البحرية، وأن يجعلوا من هذا البحر، خلال أعوام قلائل، بحيرة عربية خالصة.

فقبل أن ينقضي القرن الهجري الأول، كانت الأساطيل العربية الوليدة تنطلق من سواحل مصر والشام لتغزو جزيرة قبرص ورودس وكريت، وتضرب حصون القسطنطينية. وقد بلغ أسطول الشام في عهد

"معاوية بن أبي سفيان" نحو ١٧٠٠ سفينة، كما اشترك معاوية نفسه في بعض الغزوات البحرية.

وفي سنة ١٢٢هـ "٧٤٠م" غزت قطع من الأسطول العربي بقيادة "حبيب بن أبي عبيدة" حفيد "عقبة بن نافع" شواطيء صقلية لأول مرة، ولكنه اضطر للعودة لإندلاع ثورة "ميسرة السقاء" بأفريقية.

وقد بدأ الفتح الحقيقي لتلك الجزيرة سنة ٢١٢هـ "٨٢٧م" عندما بعث الأغالبة حملة بحرية قادها "أسد بن الفرات" صاحب كتاب "الأسدية" على مذهب "الإمام مالك"، فاستشهد في حصار مدينة "سرقوزة" على الشاطيء الشرقي من الجزيرة، وهو في السبعين من عمره، وتولى القيادة، من بعده أمير البحر "أصبغ". وقد بقيت الجزيرة تحت حكم العرب مدة ثلاثة قرون انتهت بإستيلاء النورمانديين عليها سنة ٥٢٤هـ "١١٣٠م".

وكانت أساطيل العرب قد استولت في سنة ٢٠٥هـ "٨٢٠م" على جزائر "البليار" قرب الشاطيء الإسباني، ثم استولت بعد ذلك على جزائر مالطة وقورسقة، وحملت جزيرة سردينية على الإعتراف بسيادتهم، والولاء لهم.

وكان غزو تلك الجزائر يتم أحياناً على أيدي جماعات مستقلة مغامرة، لاتحتفظ بأي ولاء للحكومات العربية القائمة، وتنشد الإستقلال عنها جميعاً. ومثال ذلك غزوة جزيرة كريت التي قادها "أبو حفص عمر

البلوطي" على رأس خمسة عشر ألفاً من المهاجرين الأندلسيين، الذين أبعدوا من قرطبة، فقصدوا الإسكندرية، وقضوا بها أعواماً قلائل، ثم استأنفوا هجرتهم في أربعين سفينة إلى جزيرة كريت في سنة ٢١٢هـ "٨٢٧م" وبنوا بها مدينة الخندق الذي حرف أسمها فيما بعد إلى "كنديا" وكان ذلك في عهد الإمبراطور البيزنطي "ميخائيل الثاني".

وقد نشبت بعد ذلك عدةمعارك بحرية بين ذلك القائد العربي وأمير البحر "أوريفاس" أنتهت جميعاً بتثبيت أقدام العرب في الجزيرة، وتأسيسهم حكومة مستقلة فيها، كتب لها البقاء حتى استردها البيزنطيون في عهد أميرها "عبدالعزيز" سنة ٣٥٠هـ "٩٦١م" وأخذوه أسيراً إلى القسطنطينية حيث توفي، وأدخل ابنه "أنماس" في خدمة الإمبراطور.

ولم تقف همم الغزاة البحريين عند احتلال تلك الجزائر، بل شمل نشاطهم أيضاً شواطيء أوروبا الجنوبية. وكان الإشتراك في المعارك البحرية، والاستشهاد فيها أمنية غالية، تهفو إليها النفوس. وكان الناس يجلون مجاهدي البحر، ويعتقدون في ولايتهم، ويسألونهم الدعوات.

وأقدم ما سجله المؤرخون عن غزو السفن العربية لتلك الشواطيء كان في سنة ١٠٥هـ "٧٢٣م" عندما بعث "إسماعيل ابن أبي المهاجر" أمير شمال أفريقية في عهد "عمر بن عبدالعزيز" حملة بحرية لم تكن تبغي الاحتلال.

وفي سنة ٢٢١هـ "٨٣٦م" انتهز العرب نشوب الخلاف بين خلفاء "شارلمان" وهاجموا الشواطيء الإيطالية وفتحوا برنديزى التي دانت لحكمهم نحو ٣٠ عاماً ثم تارنت التي أقاموا بها نحو ٤٠ عاماً وبارى التي احتلوها نحو ٣٠ عاماً، كما احتلوا ثغوراً أخرى مثل نابلي وبيزا وكابو وريو وبقوا بها فترات متقطعة.

وفي سنة ٢٣١هـ "٨٤٦م" جرؤت السفن التي أبحرت من صقلية في عهد أميرها "أبي الفضل بن جعفر" على غزو روما فاحتلت ضواحيها نحو عام كامل، إلا أنها اضطرت للعودة، ثم جمعت قواها وأعادت الكرة سنة ٢٥٦هـ "٨٧٠م" وحاصرت المدينة عقب معركة بحرية مظفرة وضيقت عليها الخناق، فأضطر "البابا يوحنا الثامن" أن يفاوض الغزاة على الجلاء، وأن يقبل ما اشترطوه من أداء جزية قدرها ٢٥ ألف مثقال من الفضة سنوياً.

وقد أقام بعض قوات تلك الحملات إمارات مستقلة في بعض الثغور الإيطالية كانت أشهرها إمارتا باري وجنوة. وقد أقام إمارة باري "المضرج بن سلام" الذي قدم إليها من جزيرة كريت سنة ٢٢٧هـ "٨٢٤م" وبسط سلطانه على ما جاورها من البلاد بعد أن افتتح حولها ٢٤ حصناً بحرياً وأقام بها مسجداً جامعاً. إلا ان هذه الإمارة لم تدم إلى ما بعد سنة ٢٥٧هـ "٨٧١م".

أما إمارة جنوة التي أسست سنة ٢٦٩هـ "٨٨٣م" فكانت تشمل البلاد الواقعة حول مصب نهر جار جليانو. وقد بقيت هذه الإمارة حتى استردها "لويس الثاني" ملك فرنسا سنة ٣٠١هـ "٩١٥م".

وكانت أساطيل العرب قد سيطرت كل السيطرة على بحر الإدرياتيك، ودانت لها معظم ثغوره وجزائره في النصف الثاني من القرن التاسع الميلادي منذ سحقت أسطول البنادقة سنة ٢٥٦هـ "٨٧٠م" في مياه كروتون.

وفي نفس الوقت الذي احتل العرب فيه بعض الشواطيء الإيطالية، قامت سفن عديدة من شواطيء الأندلس والمغرب بشن غاراتها على الشواطيء الفرنسية، ولم تلبث أن ثبتت أقدامها نهائياً في إقليم بروفانس عند طولون ومرسيليا سنة ٢٧٧هـ "٨٩٠م"، واضطر "مورونت" دوق مرسيليا وغيره من حكام المدن والمقاطعات الفرنسية إلى ممالأتهم والأعتراف بسلطانهم. وأقام العرب الغزاة حصناً في موقع بتلك المقاطعة يسمى "جزاكسينينتوم" وسرعان ما امتد سلطانهم داخل فرنسا حتى أدرك الأراضي السويسرية.

وعندما اشترك "هوجو" ملك إيطاليا و"رومانس ليكابينيوس" الإمبراطور البيزنطي في حملة لإجلاء العرب عن تلك الأراضي، باءت حملتهما بالفشل، ولم يفلح في إستخلاصها سوى "أوتو" إمبراطور ألمانيا الذي أجلاهم عنها سنة ٣٦٥هـ "٩٧٥م". ولكنهم بقوا رغم ذلك

لائذين بحصونهم التي أقاموها في جبال الألب حتى نهاية القرن العاشر الميلادي.

وقد ترك احتلال العرب للشواطيء الإيطالية والفرنسية أثراً ظاهراً في معالم الحياة العامة فيها وبخاصة في لهجات السكان وأسماء البلاد. إذ لاتزال توجد في إيطاليا وفرنسا، بل وفي سويسرا ذاتها، مدن تحمل أسماء عربية.

وقد سجل "جويدي" في محاضراته عن "أدبيات الجغرافيا والتاريخ واللغة عند العرب" كثيراً من آثار العرب الباقية في صقلية وجنوب إيطاليا. وتحدث عن شواهد القبور الإسلامية التي وجدت في نابلي.

والواقع أن العرب – على قدر تحديد "جوستاف لوبون" كانوا قد احتلوا جانباً من الأراضي الإيطالية والفرنسية يبلغ نحو الثلث الجنوبي لفرنسا وشبه الجزيرة الإيطالية.

وعندما صدعت الإنقسامات القبلية والعائلية كيان الوطن العربي، فتداعت معاقله وأنهار صرح امبراطوريته، امتد الوهن إلى قواته البحرية فآذن سلطانها بالأفول.

إلا أنه عندما تطاولت الأساطيل الإسبانية والبرتغالية إلى غزو الثغور العربية في أفريقية واحتلال بعضها، بدأت تتجمع في الثغور الباقية فلول البحريين العرب الذين أثارهم ما وصلت إليه حكوماتهم المنقسمة على

أنفسها من تواكل واستسلام. فألفوا أساطيل شعبية حرة راحت تضرب في أرجاء البحر الأبيض وتهاجم الثغور والجزائر الأوروبية، وتلتحم بسفن الأعداء.

وألهب حمية البحريين العرب ما أقدم عليه الإسبانيون من طرد بقايا الجماعات العربية التي أرغمت على التخلي عن قوميتها ودينها، فشحنت في عهد "فيليب الثالث" سنة ١٠١٧هـ "١٦٠٩م" في عدد كبير من السفن وأبعدت إلى الشواطيء المغربية. وبرز من أولئك المبعدين الذين عادوا إلى قوميتهم ودينهم قادة جدد، نذروا ما بقي من أعمارهم للثأر، فشنوا حملات انتقامية ضارية على الثغور الإسبانية، كانت تعود ملأى بالأسرى والأسلاب.

ومن أشهر أولئك القادة البحريين "الريس بلانكيو" و"الريس مراد الكبير جواد يانو" و" الريس أحمد أبو علي".

وكان أولئك البحريون الأحرار يردون على حملات السفن الأوروبية، على ثغورهم، بكل شدة، وعنف، وكثيراً ما كانت تؤيدهم — سراً وعلناً — الحكومات التي كانت قائمة في ذلك الزمن.

فعندما تكررت غارات السفن القبرصية على الشواطيء المصرية في أواخر القرن الرابع عشر وأوائل القرن الخامس عشر الميلاديين، انطلق من الإسكندرية أسطول اكتسح شواطيء قبرص وعاد في سنة ٨٢٨هـ "١٤٢٥م" بآلاف من الأسرى على رأسهم ملك الجزيرة "جانوس" الذي

لم يطلق سراحه إلا بعد أن افتداه القناصل الأوروبيون بدية قدرها ٣٠٠ ألف دينار، وتعهد بسداد جزية سنوية قدرها ٢٠ ألف دينار. وظلت تلك الجزية تدفع حتى غزا العثمانيون مصر.

ومن الشواطيء الجزائرية تزايدت هجمات الأساطيل الحرة، التي افسحت دائرة نشاطها حتى شملت الشواطيء الإيطالية والفرنسية والإسبانية، وقدر ما حاق بالفرنسيين من خسائر بين سنتي ١٦٢٩ و ١٦٣٤ بنحو أربعة ملايين و ٧٥٠ ألف جنيه.

كما قدر عدد ما استولى عليه العرب من السفن بين سنتي ١٦١٣ و ١٦٢١ — كما ورد بتقرير الفرقة التجارية بمرسيليا — ٩٣٦ سفينة. وفي سنة ١٦٠٧ بلغ عدد الأسرى الفرنسيين وحدهم ثلاثة آلاف أسير.

وقد استطاع البحريون الجزائريون أن يرغموا الدول الأوروبية الكبرى على أداء جزية سنوية منتظمة، في مقابل تأمين سفنهم. ومن تلك الدول:

١- إنجلترا: وكانت تؤدي ٦٠٠ جنيه إنجليزي.

٢- هولندا: وكانت تؤدي ٦٠٠ ليرة فرنسية.

٣- سردينيا: وكانت تؤدي ٦ آلاف ليرة فرنسية.

٤- البرتغال: وكانت تؤدي ٢٤ ألف قرش إسباني.

٥- السويد والنرويج والدانمارك: وكانت كل منهما تؤدي ١٠ آلاف قرش إسباني، ومواداً حربية قيمتها ٤ آلاف قرش إسباني.

وكانت بعض الدول الأخرى تؤدي هدايا معينة عند تغيير قناصلها. ومن تلك الدول: الولايات المتحدة الأمريكية وكانت تؤدي ١٠ آلاف دولار وما قيمته أربعة آلاف دولار من الأسلحة والذخائر، فرنسا وإسبانيا وكانتا تقدمان هدايا نقدية، وأخرى عينية غير محددة القيمة.

وكانت بعض تلك الدول تلتزم بأداء مبالغ وهدايا أخرى وبحرية لحكومة المغرب وخاصة في عهد السلطان "سيدي محمد" من الأشراف السلجماسيين، الذي تولى الحكم فترة طويلة امتدت بين سنتي ١١٧٣هـ "١٧٥٩م" و ١٢٠٤هـ "١٧٨٩م" وقد أعاد أثناء حكمه ذكريات العصر الذهبي للأساطيل العربية، إذ كان يتفقد بنفسه ثغور بلاده ويشرف على تحصينها، كما كان يشتري السفن الحربية الحديثة من إنجلترا والسويد والدنيمارك. فبلغ عددها في زمنه ٢٠ سفينة كبرى و٢٠ سفينة صغرى، كما بلغ عدد جنوده البحريين ثلاثة آلاف من المغاربة، وألفاً من المشارقة، عدا ألفين من رجال المدفعية. أما أمراء البحر فقد بلغ عددهم ٦٠ أميراً.

ومن أمراء البحر العرب الذين أنجبهم ذلك الزمن وخلدت الانتصارات أسماءهم "الريس مراد المغربي" الذي ولد بمدينة فاس. وعندما ذاع صيته أغراه العثمانيون بالإلتحاق بقواتهم البحرية وعينوه قائداً

لأسطول السويس بالبحر الأحمر. وامتد نشاطه إلى المحيط الهندي، وعندما توفي سنة ١٠١٢هـ "١٦٠٢م" وهو في الثمانين من عمره، دفن بجزيرة رودس عند أسوار قلعتها العتيدة. وأقيم مسجد صغير على ضريح ذلك المجاهد العظيم.

ومن أشهر أمراء البحر في ذلك العصر أيضاً "الريس أبو الحسن علي بن مارسيل الرياطي" الذي ألحق بالأسطول الفرنسي هزيمة منكرة عندما هاجم ثغر العرائش سنة ١١٧٩هـ "١٧٦٥م" فأفقده إحدى عشرة سفينة، من سفنه الخمس عشرة.

ومن أولئك الأمراء البحريين "الريس حميدو الجزائري" أو "حميدون قبطان" كما كان يسميه العثمانيون الذين استأثروا بخدماته أيضاً بعد أن خاض عدة معارك مظفرة قرب الشواطيء الأوروبية. وقد استشهد ذلك الأمير البحري في معركة غير متكافئة بين أسطول الجزائر الذي يقوده، والأسطول الأمريكي بقيادة الأميرال "ديكاتور" قرب جبل طارق سنة ١٢٣١هـ "١٨١٥م" وكانت تلك المعركة خاتمة العصر الذهبي للأساطيل العربية.

الفصل الحادي عشر

مجالات أخرى لنشاط العرب البحري

لم يكن النشاط البحري للعرب مقصوراً على الرحلات التجارية، والمعارك الحربية فحسب، بل كانت هنالك مجالات أخرى لهذا النشاط ، لا يخلو منها مجتمع بحري.

وأبرز تلك المجالات مجال صيد الأسماك، واستخراج سائر خيرات البحر، وما يتصل بذلك من صناعات ومهن شتى.

وكان صيد الأسماك مورد رزق وفير للآلاف من أبناء الشواطيء العربية، وقد اشتهرت بعض الثغور بوفرة ما يصطاد فيها من الأسماك، حتى بلغ ما يصاد منها في ثغر "سبتة" بالمغرب ما يقرب من المائة نوع، وبلغ من وفرة سمك السردين في شاطيء "ظفار" بجنوب الجزيرة العربية – كما ذكر ابن بطوطة في رحلته – أنهم كانوا يتخذون منه علفاً لدوابهم، حتى كانت في غاية السمن.

وكان صيد الأسماك من أسباب ثراء سكان "البصرة" حتى لقد صدق "خالد ابن صفوان" البصري عندما قال في خطبة له بين يدي الخليفة الأموي "عبدالملك بن مروان": "يغدو قانصنا فيجيء هذا

بالشبوط والشبم "وهما نوعان من الأسماك" ويجئ هذا بالظبي والظليم. ونحن أكثر الناس عاجاً وساجاً، وخزا وديباجاً وبرذوناً وهملاجاً "وهو السريع المنقاد من الدواب" وبيوتنا الذهب، ونهرنا العجب".

وقد ذكر "المقريزي" في خططه أن أول من قدر مالاً على المصايد في مصر، "أحمد بن محمد بن مدبر" لما ولى خراجها، وأنه احتشم من ذكر المصايد وشناعة القول فيها، فأمر بأن يكتب في الديوان "خراج مضارب الأوتار، ومغارس الشباك".

وكانت أهم مصايد الأسماك في مصر بدمياط والبرلس وجنادل أسوان.

وفضلاً عن الأساليب العادية في صيد الأسماك، كان الصيادون العرب يتبعون أساليب أخرى عجيبة تستحق التأمل والدراسة، مثل ارتداء جلد الإبل "وهو ذكر الوعل" لإعتقادهم أن الأسماك تحب رؤيتها، فتطفو على سطح الماء، حيث تقع في شباك الصيادين.

وكان من عاداتهم أيضاً استخدام الأنغام الموسيقية في اجتذاب الأسماك، فقد ذكر "الأبشيهي" في كتابه " المستطرف أن بعض الصيادين في شواطيء العراق، كانوا يقيمون في قاع الماء حفائر ثم يضربون عندها بأنغام شجية فتجتمع الأسماك في تلك الحفائر، فيجمعونها.

ومن أهم الصناعات التي قامت في مراكز الصيد الكبرى، صناعة حفظ الأسماك، سواء بالتمليح أم بالتجفيف أم التدخين أم التخليل. وذلك لإستهلاكها في الأوقات التي يشح فيها الصيد، ولتصدير ما يفيض عن الحاجة منها، إلى الأماكن التي تفتقر إلى هذا النوع من الغذاء.

وقد ذكر "شمس الدين المقدسي" في كتابه "أحسن التقاسيم" أن الأسماك كانت تحمل من ثغر "الشحر" بجنوب الجزيرة العربية، – حيث كانت تصاد بوفرة – إلى عمان والبصرة وعدن وسائر أطراف اليمن. وذكر "ابن بطوطة" في رحلته أن سمك "البوري" كان يحمل من ثغر دمياط إلى الشام وبلاد الروم، فضلاً عن البلاد الأخرى في مصر.

ولا شك أن تصدير الأسماك إلى تلك الجهات النائية، كان يستلزم معالجتها ببعض وسائل الحفظ التي ذكرناها.

وكانت هنالك أنواع شتى من الأسماك المملحة والمجففة، أشهرها "الطريخ" و"الحساس" و"البشوطة" و"السميكاء" أو "السميكات" وهي أنواع من صغار السمك كانوا يجففونها في الشمس. و"الصحناء" و"الصحناة" وهو نوع آخر كانوا يملحونه، ويتناولونه كفاتح للشهية، ومصلح للمعدة. وقد يشبه أيضاً "الصير" و"الربيثاء".

وكانوا يسمون السمك المملح "القريب" مادام طرياً. وربما كانت بعض الأسماء التي ذكرناها أسماء لمسمى واحد، ويرجع تعددها إلى اختلاف اللهجات. وربما كان كل منها لمسمى يختلف عن الآخر. وقد

ذكر "داود الأنطاكي" في تذكرته أن الصحناة "لاتعرف إلا بالعراق، ويقرب منها مايعمل بمصر ويسمى الملوحة"

وكانوا يحفظون بعض أنواع الأسماك بنقعه في الخل والملح معاً، وهو مايسمونه "الممقور". قال "الأزهري": "الممقور من السمك الذي ينقع في الخل والملح، فيصير صياغاً بارداً يؤتدم به".

وعرف العرب وسيلة حفظ الأسماك بالتدخين. "مثل حفظ سمك الرنجة في زمننا هذا" فقد ذكر "ابن بطوطة" في رحلته أن سمك "قلب الماس" الذي كان يكثر في "مسقط" وجزائر "ذيبة المهل" وهي "مالديف" الآن، كان يحفظ بوضع قطع منه في مكاتيل سعف النخل، ويعرض لدخان النار حتى يجف، فيأكلوه، أو يصدروه إلى شواطئ اليمن والهند والصين. وكان لحم ذلك النوع من السمك أحمر لا زفر فيه، ورائحته أشبه برائحة الضأن.

وكانت هنالك صناعات أخرى تقوم على ما يصاد من الأسماك وغيرها من خيرات البحر. فمن الظهر العظمى للسلحفاة البحرية، كانوا يصنعون كثيراً من الأدوات كالأمشاط والخواتم والسكاكين، والتروس التي يتقون بها السيوف والنبال.

ومن جلود حيوان "القندس" أو "القاقم" البحري كانوا يصنعون أفخم أنواع الأهداب، التي تحلى بها ثياب الملوك، وغيرهم من العظماء.

ومن جلود بعض الحيوانات البحرية الأخرى مثل "كلب البحر" و "حوت العنبر" وغيرهما كانوا يصنعون النعال والمناطق وسروج الدواب.

وكانت بعض حيوانات البحر تفرز مادة على شكل خيوط تسمى "قطن البحر" أو "صوف البحر" أو "حرير البحر" يصنع من بعضها نوع راق من الأنسجة، كان ملوك الأندلس يخصون أنفسهم به، لا يستعمله أحد غيرهم، إلا سراً. وكانت قيمة الثوب منه تزيد أحياناً عن الألف دينار.

وكانت هنالك صناعة هامة تقوم على تشكيل الأصداف البحرية اللامعة، على هيئات مختلفة، كالمربعات والمثلثات والنجوم والدوائر وغيرها، ليرصع بها خشب الأثاث، وآلات الموسيقى، وأدوات الزينة "وخاصة المرايا" والصناديق التي تضم مواد التجميل والمجوهرات والنجف. وقد نشطت تلك الصناعة على الأخص في مدينة "القيروان" وانتقلت منها إلى بعض ثغور وجزائر البحر الأبيض، وخاصة في جزيرتي صقلية وسردينية.

ومن أثمن ما كان يستخرجه الملاحون والصيادون من البحر، أو يجمعونه من الشواطيء مادة "العنبر" التي كان يفرزها نوع من الحيتان يسمونه "البال" أو "الوال".

وذكر "المسعودي" في كتابه "مروج الذهب" أن قوماً من قبيلة "قضاعة" بالشواطيء الجنوبية كانوا يتعيشون مما يقذفه البحر من العنبر:

"ولهم نجب يركبونها بالليل تعرف بالنجوب المهرية، يسيرون بها على ساحل بحرهم، فإذا أحست هذه النجب بالعنبر، وقد قذفه البحر، بركت عليه، وقد ريضت على ذلك، واعتادته، فيتناوله الراكب".

وقد برع بعض الناس في غش مادة العنبر، بما يضيفونه إليها من الحصى والشمع واللبان.

وكان اللؤلؤ أيضاً من أثمن خيرات البحر، وكانوا يستخرجونه من حيوانات صديقة معينة، قرب شواطيء الخليج العربي، والشاطئ الأفريقي الشرقي. وقد تحدث الرحالة العرب كثيراً عن عادات الغائصين عن اللؤلؤ، ووسائل استخراجهم له.

ومن ذلك أنهم كانوا لا يتناولون من الغذاء إلا التمر والسمك، وكانوا يشقون أصول آذانهم ، ويجعلون على أنوفهم أدوات من عظام السلاحف البحرية، كالمقارض "الملاقط". ويجعلون في آذانهم قطعاً من القطن مشبعة بمادة تضيء لهم طريقهم في الماء كلما ذابت فيه " ولعلها الفوسفور". وكان من عاداتهم أيضاً أن يطلوا أقدامهم وشفاهم بالسواد، حتى تنفر منهم الحيوانات البحرية المفترسة، كما كانوا يصيحون داخل الماء، ليستدل كل منهم على أماكن زملائه، وليرهبوا تلك الحيوانات منهم. وكانوا يضعون في رقابهم المخالي التي يضعون فيها ما يلتقطونه من الأصداف، ويربطون أوساطهم بالحبال، فإذا احتاج أحدهم للصعود

إلى سطح الماء، هز الحبل، فيرفعه الرجل الذي يمسك بطرفه الآخر في القارب.

ومن الخيرات التي كانوا يستخرجونها من البحر أيضاً "المرجان" وكان أكثره يستخرج من مياه الأندلس وجزيرة صقلية وثغر سبته بالمغرب. وقد ذكر "المسعودي" في "أخبار الزمان" أن المرجان كان ينبت في تلك المياه مثل الشجر. وكانوا يحتالون على اقتلاعه بأن يدلوا من القوارب شرائط الكتان المثقلة بالرصاص، حتى تصل إلى قاع البحر، ثم يحركوا القوارب يمنة ويسرة، حتى تشتبك الشرائط بأغصان المرجان، ثم لاتلبث أن تقتلعها.

وكان في ثغر سبتة سوق لصقل المرجان وتشكيله وثقبه، وصنع أنواع من الحلي منه، تروج على الأخص بين الزنوج في شواطيء أفريقية الغربية.

وكانت بعض الأسماك وغيرها من المنتجات البحرية، تستخدم في العلاج، كما كانوا يدخلونها في تركيب بعض الأدوية.

فمن خصيتي "الجندبادستر" وهو حيوان بحري يعيش في بحر "الخرز" كانوا يستخرجون دواء لعلاج الأمراض العصبية.

وكان سرطان البحر "الكابوريا" يحرق ثم يطحن ويستخدم مسحوقه في صنع الكحل الذي يعالج به بياض العين، كما يصنع منه دواء لعلاج اللثة.

وكان اللؤلؤ أيضاً يدخل في صناعة الكحل، كما كان يستخرج منه دواء لعلاج خفقان القلب، وأمراض الكبد، وقد يحل حتى يصبح ماء رجراجاً يستخدم في علاج البهاق.

وذكر "القزويني" في كتابه "عجائب المخلوقات" عن الفوائد الطبية للصدف البحري أنه: "ينفع في وجع النقرس والمفاصل ضماداً، وإذا خلط بالخل قطع الرعاف، ولحمه ينفع من عضة الكلب، ومحروقه يجلو الأسنان استياكاً، وفي الكحل ينفع في قروح العين، وإذا طلي به موضع الشعر الزائد في العين بعد نتفه، لمنع نباته...إلخ".

وذكر "الدميري" في كتابه "حياة الحيوان الكبرى" أنهم كانوا يتخذون من العنبر علاجاً "لتقوية القلب والدماغ وطرد البلغم" كما كانوا يعالجون به الفالج.

وذكر "الدينوري" في كتابه "عيون الأخبار" أنهم كانوا يعالجون القروح برؤوس سمك "السمارس" المملحة بعد حرقها. وأورد "داود الأنطاسي" في مذكرته، و" ابن البيطار" في كتابه "الجامع لمفردات الأدوية والأغذية" كثيراً من الفوائد الطبية للأسماك والأصداف

والأعشاب البحرية، التي يمكن أن توضع موضع التجربة والدراسة، على ضوء حقائق العلم الحديث.

وكان الصيادون يتبركون ببعض أنواع الأسماك، ويتورعون عن صيدها، وإذا وقعت في شباكهم أعادوها للبحر، ومن تلك الأنواع "السقنقور" و "سمكة موسى" و "الدلفين".

واختلف بعض الفقهاء فيما يحل أكله من حيوان البحر. وقد تعرض "الدميري" في كتابه "حياة الحيوان الكبرى" لهذا الموضوع، بشيء من التفصيل.

وقد أصدر "الحاكم بأمر الله" الفاطمي في سنة ٣٩٥هـ أمراً بالنهي عن أكل الأسماك الملساء، التي لا قشر لها، وأخذ بعهود على السماكين ألا يعرضوا هذا النوع للبيع، وجعل عقوبة بيعه القتل. وقيل أن سبب ذلك أن "علياً بن أبي طالب" أرسل "عماراً" إلى السوق ينادي في الناس ألا يأكلوا سمك "الإنكليس" أي الثعبان البحري، وهو نوع من الأسماك لا قشر له. وذكر بعض الرواة أن "علياً" لم يقصد بذلك أنه حرام، بل منع أكله لرداءته.

وقد حدد "الدميري" في كتابه أوصاف السمك الجيد، وكيف يميز من السمك الرديء، وأوضح درجات الجودة بين الأسماك، فكان أجوده في نظره "المرقش الظهر، الصغير المغلس". وكان أردأه في نظره "الأسود والأصفر والآجامي، وما اغتذى بالحماة".

وذكر "الراغب الأصفهاني" في كتابه "محاضرات الأدباء ومحاورات الشعراء والبلغاء" رأى أعرابي فيما يحسن أكله من السمك فقال: "كل من السمك القذال، ودع المبال" أي "كل منطقة الرأس، ودع منطقة الذيل"، وقال آخر: "كل ماتقلس – أي الخشن ذي الفلوس – ودع ماتلمس".

ونقل "النويري" في كتابه "نهاية الأرب" عن الرئيس "ابن سينا" أن أفضل الأسماك ما كان يأوى إلى الأماكن الصخرية، ويليه ما يأوى إلى الأماكن الرملية، ثم ما يأوى إلى المياه النهرية الجارية التي لا قذي فيها، ولا حماة، وليس من مستنقع ولا من البحيرات الصغار، التي لا تسغيها الأنهار، وشرح أصح الطرق التي تتبع في طهو الأسماك، كما تحدث عن تلك الطرق أيضاً "الدينوري" في كتابه "عيون الأخبار"، واعتبر أفصل الأسماك "الشبوط، والبناني، والمياح".

وقد قدم النويري والدينوري والدميري والجاحظ وغيرهم نماذج عديدة مما قيل من الشعر في وصف الأسماك وغيرها من الحيوانات البحرية، والتشبيه بها، ويمكن أن تسهم هذه النماذج في رسم صورة واضحة لأثر الحياة البحرية، في الأدب العربي.

أما عن الأثر اللغوي فيتمثل في عشرات من الكلمات التي تضمها اللغة العربية عن أسماء تلك الأسماك والحيوانات، وأوصافها.

وقد ذكر صاحب "لطائف اللغة" أربعة وستين اسماً، منها أكثر من إسم للنوع الواحد. وجمع "السلطان صالح بن غالب القعيطي" أحد سلاطين حضرموت السابقين، أسماء مائتين وخمسين نوعاً من الأسماك، التي تعرفها بلاده، وأشار إليها الأستاذ "علي عبود العلوي" في مقال له عن "الأسماك في الشواطيء الحضرية" نشرته مجلة "الرسالة" في ٢٦ أغسطس سنة ١٩٤٦م.

وغاية مانقصده مما سبق، أن صيد الأسماك، واستخراج سائر خيرات البحر، ومايتصل بذلك من صناعات ومهن شتى، قد أسهم بنصيب وافر في رسم ملامح الحياة البحرية للمجتمع العربي، وكان له أثر واضح في الأدب واللغة.

المراجـع

١- مروج الذهب — للمسعودي
٢- أخبار الزمان — للمسعودي
٣- أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم — لشمس الدين المقدسي
٤- المسالك والممالك — لابن خرداذبة
٥- الأعلاق النفسية — لابن رستة
٦- معجم البلدان — لياقوت الحموي
٧- عجائب الهند — لبزرك بن شهريار
٨- عجائب المخلوقات — للقزويني
٩- كتاب الحيوان — للجاحظ
١٠- حياة الحيوان الكبرى — للدميري
١١- صبح الأعشى — للقلقشندي
١٢- المستطرف في كل فن مستظرف — للأبشيهي
١٣- محاضرات الأدباء ومحاورات الشعراء والبلغاء — للراغب الأصفهاني
١٤- عيون الأخبار — للدينوري
١٥- نهاية الأرب — للنويري
١٦- تحية الدهر — لشمس الدين الدمشقي
١٧- التمدن الإسلامي — لجورجي زيدان
١٨- تاريخ العرب العام — لسيديو
١٩- حضارة العرب — لجوستاف لوبون
٢٠- الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري — لآدم منز
٢١- العرب والملاحة في المحيط الهندي — لجورج فاضلو حوراني
٢٢- تاريخ الأدب الجغرافي العربي — لأغناطيوس كراتشكوفسكي
٢٣- أثر الشرق في الغرب — لجورج يعقوب
٢٤- شمس الله على الغرب — للدكتورة سيجريد هونكة
٢٥- تاريخ الفكر الأندلسي — لانخل بالنثيا
٢٦- قصة الحضارة — لول ديورانت
٢٧- الرحالة المسلمون في العصور الوسطى — للدكتور زكي محمد حسن
٢٨- جهود المسلمين في الجغرافية — لنفيس أحمد

٢٩- الدعوة إلى الإسلام	لتوماس أرنولد
٣٠- ابن ماجد الملاح	للدكتور أنور عبدالعليم
٣١- الجندية والسلم	لأمين الخولي
٣٢- بسائط علم الفلك	للدكتور يعقوب صروف
٣٣- تراث العرب العلمي في الرياضيات والفلك	لقدري حافظ طوقان
٣٤- الساق على الساق	لأحمد فارس الشدياق
٣٥- الواسطة في معرفة أحوال مالطة	لأحمد فارس الشدياق
٣٦- حقائق الأخبار عن دول البحار	لإسماعيل سرهنك باشا
٣٧- تاريخ غزوات العرب في فرنسا وإيطاليا وجزائر البحر المتوسط	للأمير شكيب أرسلان
٣٨- مقدمة ابن خلدون	للأب أنستاس ماري الكرملي "مجلة المقتطف عدد فبراير ١٩٤٥م"
٣٩- رحلة بن بطوطة	للآنسة دولت حسن الصغير "مجلة الرسالة عدد ٢ مارس سنة ١٩٤٠"
٤٠- عرف العرب أميركة قبل أن يعرفها أبناء الغرب	لإبراهيم محمد الفحام "مجلة العربي عدد أكتوبر سنة ١٩٥٩"
٤١- اقتحم العرب المحيط قبل أن يقتحمه كولمبس	للدكتور شوكت النشطي
٤٢- هل اكتشف العرب أمريكا قبل كولمبس؟	"المجلة العسكرية السورية عدد أغسطس سنة ١٩٦١"
٤٣- العرب وكشف أمريكا	

الفهرس